

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

L'Hypothèque Fluviale

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le 12 mars 1934, à 13 heures 30

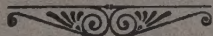
PAR

HENRI MARTIN

PRÉSIDENT : M. RIPERT, Professeur.

SUFFRAGANTS : M. CASSIN, Professeur.

: M. AMIAUD, Professeur.



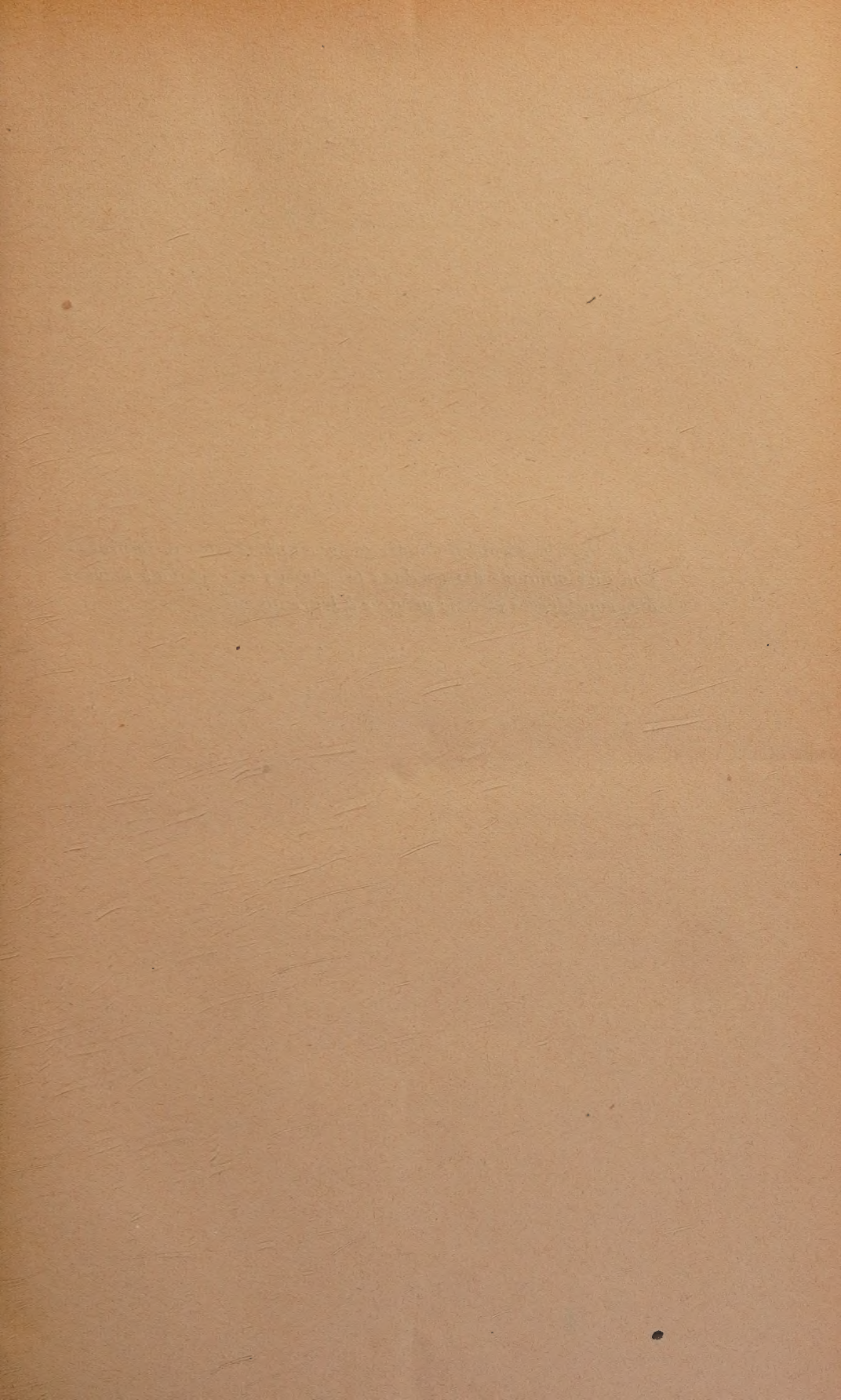
PARIS

LES ÉDITIONS DOMAT-MONTCHRESTIEN

F. LOVITON & C^{ie}

160, RUE SAINT-JACQUES

—
1934



La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

L'Hypothèque Fluviale

A LA MÉMOIRE DE MON PÈRE

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

L'Hypothèque Fluviale

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le 12 mars 1934, à 13 heures 30

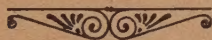
PAR

HENRI MARTIN

PRÉSIDENT : M. RIPERT, Professeur.

SUFFRAGANTS : M. CASSIN, Professeur.

: M. AMIAUD, Professeur.



PARIS

LES ÉDITIONS DOMAT-MONTCHRESTIEN

F. LOVITON & C^{ie}

160, RUE SAINT-JACQUES

—
1934



BIBLIOGRAPHIE

1^o Travaux préparatoires.

Rapport fait, au nom de la Commission chargée d'examiner la proposition de loi de M. Plichon sur le régime hypothécaire de la batellerie fluviale, par M. Plichon, député.

(Ne figure pas dans le répertoire du *J. Off.*, année 1896).

Documents parlementaires, annexe n^o 2177, séance du 16 décembre 1896, *J. Off.*, p. 1627.

Projet déposé au Sénat, 30 mars 1916 (*J. Off.*, 3 mai 1916, p. 189, annexe 122).

Rapport de M. Flandin, 14 septembre 1916 (*J. Off.*, 3 octobre 1916, p. 441, annexe 338).

Discussion et adoption, 12 octobre 1916 (*J. Off.*, 13 octobre, p. 823 à 827).

Dépôt à la Chambre, 26 octobre 1916 (annexe 2633, *J. Off.*, 30 novembre 1916, p. 1596).

Rapport de M. Lemery, 27 février 1917 (Ann. 3063, *J. Off.*, 19 avril 1917, p. 267).

Avis au nom de la Commission du budget, par M. Albert Grolet, 19 mars 1917 (ann. 3145, *J. Off.*, 3 mai 1917, p. 399).

Avis au nom de la Commission de la marine marchande, par M. Candace, 23 mai 1917 (ann. 3170, *J. Off.*, 3 mai 1917, p. 412).

Adoption avec modifications, 28 mars 1917 (*J. Off.*, 29 mars, 1917, p. 905).

Sénat, 15 mai 1917 (annexe 158, *J. Off.*, 6 juin 1917, p. 255).

Rapport de M. Flandin, 22 mai 1917 (annexe au *J. Off.*, 14 juin 1917, p. 265).

Adoption le 2 juin 1917 (*J. Off.*, 3 juin, p. 594)

2^o Loi du 5 juillet 1917, (D. P. 1921.4.247).

Décret, pour l'exécution de la loi, du 3 avril 1919 (D. P. 1921.4.252) modifié par décret du 8 décembre 1919 (*Bull. lég.*, 1919, p. 902).

Circulaire du Ministre des travaux publics, des transports et de la marine marchande, relative à l'immatriculation et au jaugeage des bateaux par application du décret du 3 avril 1919, du 22 juillet 1919 (*Ibid*, 1919, p. 532).

Circulaire du Ministre des travaux publics, des transports et de la marine marchande, relative à l'immatriculation des bateaux du 6 nov. 1919 (*Ibid*, 1919, p. 857).

3^o *Ouvrages spéciaux.*

De l'hypothèque des navires et bateaux. Note remise par le Crédit Foncier de la Marine à MM. les Sénateurs ; critique de la proposition de loi votée, le 7 février 1882, par la Chambre des Députés, suivie d'un projet de loi sur l'hypothèque des bateaux (Imp. Chaix, Paris, 1882).

Chambre de Commerce de Marseille, Compte rendu des travaux pendant l'année 1896. Marseille imp. et lithographie du Journal de Marseille (1897).

Henri MEUNIER : Commentaire de la loi sur l'immatriculation des bateaux de rivière et l'hypothèque fluviale, *Journal de la Navigation*, 17, rue Le Peletier, Paris, 1919.

René BRUN : Précis de transports commerciaux, Paris, Dunod, 1931.

Louis LOUIS : La Batellerie, Paris, Octave Doin, 1923.

Société des Nations : Sous-Commission de la Navigation intérieure. Comité de droit privé. Réponses reçues des Gouvernements de divers Etats Européens aux questionnaires sur la nationalité, la propriété, les hypothèques et les privilèges, ainsi que l'abordage concernant les bateaux de navigation intérieure (ser. P.S.D.N., 1926, VIII, 13).

Société des Nations : Organisation des Communications et du transit, Conférence pour l'unification du droit fluvial, tenue à Genève du 17 novembre au 9 décembre 1930 ; Comptes rendus et textes.

Constant SMEESTERS : Droit maritime et Droit fluvial, 2^e éd., Bruxelles, Maison Ferdinand Narcier, éditeur, 1929.

3^o *Traités de droit maritime.*

DESJARDINS (A.) : Traité de droit commercial maritime, 8 vol., 1878-1888.

DANJON : Traité de droit maritime, 2^e édition, 6 volumes, 1910-1916.

MALLET : L'hypothèque maritime au point de vue théorique et pratique, 1 vol. in-8°, Paris, Marchal Billard, 1877.

RIPERT (G.) : Traité de droit maritime, 3^e édition, 3 volumes.

LYON-CAEN et RENAULT : Traité de droit commercial.

Nous nous sommes également reporté aux publications périodiques de Dalloz et de Sirey, mais nous n'y avons trouvé aucune jurisprudence particulière à l'hypothèque fluviale.

PRELIMINAIRES

Par suite de l'importance de ses besoins de capitaux, la batellerie est dans la nécessité de recourir au crédit.

Dans toutes les branches de l'activité économique, l'intensité des besoins de capitaux se mesure à l'importance des frais d'installation, à l'étendue des dépenses d'exploitation, à l'allongement du processus de la production, à l'activité de la concurrence.

Si on examine la batellerie à la faveur de cette règle, on constate que ses besoins de capitaux sont des plus importants.

Ses bateaux ont atteint des prix considérables, différents, bien entendu, suivant le type, le tonnage, le système de construction, le genre de traction, mais généralement de l'ordre de plusieurs centaines de mille francs.

Ses dépenses d'exploitation sont nombreuses et élevées : frais d'équipage, frais de traction, impôts (1), taxes locales perçues au profit de certaines Chambres de commerce (2), primes d'assurances, indemnités éventuelles à l'équipage, à la cargaison ou à des tiers.

Le fret n'est payé qu'à de longs intervalles de temps.

Comment pourrait-il en être autrement, puisque les trans-

(1) 8 % sur le prix du fret, 2 % sur le chiffre d'affaires. Les transports sur le Rhin sont seuls exemptés de charges fiscales.

(2) Depuis la loi du 19 février 1880, il n'est plus perçu de péage que sur 174 km. de voies d'eau concédées et sur les canaux d'Alsace et de Lorraine. Mais certaines Chambres de commerce sont autorisées à percevoir des taxes pour récupérer les dépenses d'aménagement ou d'amélioration qu'elles ont pu faire pour la navigation.

ports par batellerie sont les plus lents qui existent : la vitesse réalisée par un bateau utilisant le halage à chevaux est en moyenne de 2 km. à l'heure, celle réalisée par les remorqueurs et les automoteurs est certainement plus élevée, elle ne peut cependant dépasser en général 4 km. à l'heure sur les canaux. « Leur vitesse est en outre très sensiblement réduite par les sujétions qu'entraînent le passage aux écluses, les encombrements qui s'ensuivent, surtout sur les canaux, ainsi que l'étendue des délais de planche, c'est-à-dire des jours qu'il est d'usage d'accorder pour le chargement et le déchargement... Il en résulte, compte tenu des délais de planche, que le trajet aller retour Lille Paris absorbe plus d'un mois et qu'une péniche charbonnière fait en moyenne dix voyages par an, dont le voyage aller est seul rémunérateur. » (René Brun : *Précis de transports commerciaux*, Paris, Dunod, 1931, t. I, p. 75).

La concurrence y est des plus actives. Elle existe tout d'abord entre bateliers eux-mêmes, ensuite entre bateliers français et bateliers étrangers (belges, hollandais, allemands), enfin entre bateliers et entrepreneurs de transports par chemin de fer ou par camions automobiles. Sous l'effet de cette concurrence, la batellerie a dû transformer et moderniser son matériel, qui ne correspondait plus aux besoins nouveaux. Les bateaux en fer se sont partiellement substitués aux bateaux en bois (1) ; la traction par chevaux, ânes ou mulets, qui avait remplacé l'antique traction « à col d'homme » par « haleurs aux longs jours », a dû à son tour céder en partie la place au halage mécanique : la traction électrique a été organisée sur les canaux du Nord, du

(1) Au recensement de 1926, sur 12.425 unités, les bateaux en fer étaient au nombre de 3.087.

Pas-de-Calais et sur le Canal de St-Quentin ; les bateaux automoteurs se sont multipliés sur toutes les voies navigables (1).

Pour satisfaire à de telles dépenses, pour entreprendre de telles transformations, les seules ressources du batelier se sont trouvées insuffisantes. Par esprit d'indépendance, au lieu de constituer des sociétés qui, au moyen d'un capital social important, auraient pu fournir par elles-mêmes à tous ces frais (2), le batelier s'est adressé à des banques spécialisées dans les prêts fluviaux et leur a demandé les fonds nécessaires sous forme d'emprunt, ou bien il a stipulé de ses constructeurs ou vendeurs de bateaux des délais de paiement. Ces opérations ne se sont pas réalisées sans difficultés, car jusqu'à la loi du 5 juillet 1917, qui a organisé chez nous l'hypothèque fluviale, le batelier ne pouvait offrir à ses créanciers que sa garantie personnelle. Alors que les propriétaires d'immeubles étaient dotés de l'hypothèque régie par le Code Civil, les armateurs, de l'hypothèque maritime, les commerçants, du nantissement des fonds de commerce, les agriculteurs, des warrants, les vendeurs d'immeubles, d'un privilège spécial, les bateliers n'avaient à leur disposition aucun moyen de crédit réel. Les bateaux de navigation intérieure ne pouvaient servir à asseoir aucune garantie réelle. L'hypothèque régie par le Code Civil

(1) Au recensement de 1926, il existait cependant encore 2.939 bateaux munis d'écuries contenant 4.865 animaux de trait.

(2) Les sociétés sont assez rares dans la batellerie. Les seules firmes importantes sont : la Cie Générale de Navigation (H. P. LM) avec 538 bateaux, dont 108 à propulsion mécanique ; l'Etat (flotte gérée par l'O. N. N. ou par les services publics) avec 180 bateaux, dont 42 à propulsion mécanique ; la Sté Solvay, à Dombasle, avec 142 bateaux, dont 38 à propulsion mécanique ; les Etablissements Poliet et Chausson, avec 118 bateaux ; la Cie Charbonnière de Manutention et de Transport à Rouen, avec 110 bateaux, dont 18 à propulsion mécanique ; la Cie Lyonnaise de Navigation et de remorquage, avec 110 bateaux, dont 28 à propulsion mécanique.

ne concernait que les immeubles, l'hypothèque maritime, que les bâtiments de mer ; la mise en gage des bateaux était inapplicable en fait ; quant aux garanties des vendeurs de bateaux, elles étaient celles des vendeurs de meubles ordinaires.

I. — *Les Procédés de crédit réel avant la loi du 5 juillet 1917.*

L'HYPOTHÈQUE ORGANISÉE PAR LE CODE CIVIL

L'hypothèque organisée par le Code Civil est réservée aux immeubles, elle ne peut donc être employée pour les bateaux, qui sont incontestablement des meubles ; l'art. 531 du Code Civil le précise d'ailleurs expressément.

Cette nature mobilière n'a pas toujours été un obstacle juridique pour la constitution de l'hypothèque : à Rome, meubles et immeubles étant indistinctement susceptibles d'hypothèque, les bateaux pouvaient sans difficulté faire l'objet d'une garantie de cette nature. Il en fut de même dans nos pays de droit écrit, et de coutumes de l'ouest.

Cependant l'hypothèque ne présentait pas dans ces régions les mêmes garanties, suivant qu'elle portait sur un meuble ou sur un immeuble. Lorsqu'il s'agissait d'un meuble, elle ne conférait qu'un simple droit de préférence, tandis que, lorsqu'il s'agissait d'un immeuble, elle conférait à la fois un droit de préférence sur le prix et un droit de suite sur le gage. Aussi l'usage s'établit-il bien vite de considérer les bateaux comme des immeubles au regard des hypothèques. Il fut ainsi jugé : « par arrêt d'audience en la Grand Chambre du Parlement de Bordeaux le 26 juin 1612, qu'au regard des hypothèques et des suites d'icelles un navire est censé immeuble » (Cleirac, *Jurisdict. de la Mer*, art. 5, n° 12).

Cet usage ne manquait pas d'avantages pour les créanciers ; il présentait par contre les plus graves inconvénients pour les acquéreurs, qui ne pouvaient se garantir contre ces hypothèques, alors occultes.

Il ne tarda pas à être réformé par un édit rendu en 1666 : « Il importe pour la liberté de la navigation que les vaisseaux puissent être négociés, achetés et vendus promptement en toute sécurité sans être, les acheteurs, assujettis aux longueurs et formalités de justice, et l'un des plus gros obstacles qui se rencontrent à la facilité du commerce procède d'un usage qui s'est abusivement glissé particulièrement dans les ports et hâvres de Provence, de considérer par fiction dans les contrats les navires et toutes sortes de vaisseaux au-dessus d'un certain prix comme immeubles et en cette qualité susceptibles d'hypothèque ». (*Recueil de Néron*, t. II, p. 80).

Ce fut la fin de l'hypothèque maritime et de l'hypothèque fluviale : elles ne devaient plus reparaitre dans notre législation, la première qu'en 1874, la seconde qu'en 1917.

L'HYPOTHÈQUE MARITIME.

L'hypothèque maritime est spécialement réservée aux bâtiments de mer. Il n'est pas possible de l'appliquer par analogie aux bâtiments de navigation intérieure.

Les travaux préparatoires sont formels à ce sujet :

« La Commission aurait bien voulu introduire dans la loi nouvelle la faculté d'hypothéquer les bateaux de toute nature employés à la navigation sur les fleuves, canaux ou rivières... mais la Commission s'est trouvée en présence de deux obstacles sérieux... Aucune hypothèque n'est possible sans que la propriété de l'objet qui en est grevé soit établie d'une façon certaine. Pour la batellerie fluviale, il n'existe

aucune administration analogue à celle de la douane qui constate les transmissions de propriété des navires. Sans cette garantie, l'hypothèque ne peut offrir aucune espèce de sécurité. D'autre part, la tenue et la conservation des registres hypothécaires, confiées aussi, pour les navires, à la douane, exigeraient une autre organisation pour le matériel de la batellerie, qui circule ordinairement en dehors du rayon où cette administration est établie. La Commission a longtemps espéré que Messieurs les Ministres des Finances et des Travaux Publics pourraient lui fournir un projet de service propre à être admis dans la loi pour la création de l'hypothèque fluviale... mais aucun projet n'a pu être produit et, pour ne pas retarder indéfiniment le dépôt de son rapport, la Commission a dû renoncer à introduire dans la proposition de loi soumise à son examen l'hypothèque fluviale (Rapport au Sénat de M. Barne, 16 mars 1885, *J. Off.* n° 111, p. 509). Les travaux préparatoires ne sont d'ailleurs pas seuls à permettre une telle interprétation ; la loi de 1885 a un titre suffisamment significatif : « L'hypothèque maritime » ; son texte ne vise expressément que les navires ; l'interprétation restrictive s'imposait, cette loi étant une dérogation à l'art. 2119 du Code Civil.

Si l'on ne connaissait pas les travaux préparatoires de la loi sur l'hypothèque maritime, qui justifient cette exclusion des bateaux, on pourrait la trouver pour le moins singulière ; il n'existe en effet aucun critérium certain qui permette de distinguer les bâtiments de mer des bâtiments de rivière en dehors de l'affectation qui leur est donnée (C. req. 22 juillet 1896, D. P. 96.1.560). Ni le tonnage, ni les dimensions, ni les formes ne peuvent servir de base à la distinction ; ce sont là cependant les caractéristiques qui importent le plus pour un créancier hypothécaire.

En Belgique, le tonnage n'est pas indifférent pour la distinction : le bâtiment de mer est celui qui fait habituellement ses opérations en mer et qui a au moins 25 tonneaux de jauge (*Smeesders*, p. 10 n° 2).

Dans certains pays, il n'existe aucune distinction entre les bateaux et les navires au regard de l'hypothèque. En Suède, par exemple : « La loi maritime vise non seulement la navigation au long cours et la navigation côtière, mais encore la navigation fluviale et lacustre, elle n'établit pas de distinction tranchée entre les navires de mer et les bateaux » (*Publications de la Société des Nations*, VIII, *Communications et transit*, 1926, VIII, 13, p. 36).

LA CONSTITUTION EN GAGE.

La constitution en gage des bateaux semblait possible en droit. Rien ne paraissait s'y opposer : les articles 2071 et suivants du Code Civil sont de droit commun et s'appliquaient aux bateaux comme à tout objet mobilier.

Actuellement la constitution en gage des bateaux n'est même plus possible au point de vue juridique, depuis que la loi de 1917 a soumis à l'inscription au greffe du Tribunal de commerce les actes ou jugements translatifs, constitutifs ou déclaratifs de propriété. Comme l'indique M. Ripert (*Dr. maritime*, t. II, n° 1031) au sujet des navires, « le gage suppose un transfert de possession au profit du créancier. Pour les meubles corporels, ce transfert est opéré par la tradition réelle, le créancier étant suffisamment protégé dans sa possession par la règle. En fait de meubles, possession vaut titre. Mais l'art. 2279 du Code Civil ne s'applique pas aux navires (depuis 1917, il ne s'applique plus aux bateaux). Il faudrait donc un transfert aux fins de gage.

Est-ce possible ? La mutation en douane (dans notre cas, l'inscription au greffe) ne comporte aucune modalité susceptible d'en restreindre la portée : elle transfère toujours la propriété ».

En fait, la dépossession du propriétaire du gage entre les mains du créancier ou d'un tiers convenu entre les parties la rendait inapplicable.

La Commission instituée en 1865 pour organiser l'hypothèque maritime avait fait nettement ressortir les inconvénients de ce moyen de crédit : « Le batelier n'emprunte que pour faire naviguer son bâtiment ; vouloir qu'il en abandonne la possession et l'usage afin de pouvoir emprunter, c'est lui rendre l'emprunt inutile en lui en enlevant l'emploi... Le capitaliste, de son côté, ne voudra pas accepter comme gage un objet que, le plus souvent, il ne peut utiliser lui-même, et qui déperit gravement s'il reste dans l'inaction ».

Cette situation était très gênante pour la batellerie ; elle l'obligeait à recourir à des moyens détournés, dont la validité juridique était douteuse. On avait proposé de substituer à la remise effective du bateau une remise fictive qui s'opérerait par le dépôt des titres de propriété entre les mains du créancier ; certains tribunaux avaient déclaré ce système parfaitement valable. La doctrine n'avait jamais voulu l'admettre : en matière de garanties, tout est de droit étroit. « Quand une garantie est organisée, on ne peut en faire usage qu'en observant strictement les formes et conditions prévues par la loi, on ne peut y suppléer par des formalités analogues ».

On avait alors songé à une vente fictive consentie au prêteur, qui s'engageait par une contre-lettre à revendre à l'emprunteur après remboursement. La jurisprudence et la

théorie étaient cette fois d'accord pour reconnaître l'opération parfaitement valable au point de vue juridique. On ne pouvait cependant en recommander l'emploi, car elle présentait de graves dangers pour l'emprunteur et le prêteur.

Les pays étrangers qui ne connaissent pas encore l'hypothèque fluviale : l'Autriche, la Hongrie, la Lettonie, la Roumanie, la Tchécoslovaquie pratiquent encore cette constitution en gage.

En Autriche, pour parer aux inconvénients de la remise réelle du gage, on a autorisé la remise symbolique. Pour cette remise symbolique, la loi exige des signes permettant à chacun de reconnaître facilement que le bateau a été constitué en gage.

En Roumanie, l'acte contenant remise en gage d'un bateau ou d'une portion de bateau n'a pas de valeur vis-à-vis des tiers, s'il n'est pas transcrit sur le registre du commandant du port où le bateau est inscrit, ou sur le registre de l'autorité consulaire de l'endroit où se trouve le bateau, lorsque l'écrit de gage est fait à l'étranger (art. 495 du Code Commercial).

En Tchécoslovaquie, la mise en possession du créancier est indispensable et rien ne peut la remplacer. Mais un projet de loi a été déposé qui prévoit la possibilité d'établir un droit de gage sur les bateaux sans mise en possession du créancier, par simple inscription au registre des bâtiments, ainsi que cela existe déjà pour les navires de mer.

NANTISSEMENT DE LA LOI DE 1909.

Les bateaux pouvaient bien faire l'objet d'un nantissement sans dépossession, conformément à la loi du 17 mars 1909, à la condition toutefois de faire partie du matériel

d'un fonds de commerce et d'être grevés en même temps que les autres éléments du fonds (1).

VENDEURS DE BATEAUX.

Quant aux vendeurs de bateaux, ils ne bénéficiaient d'aucune garantie spéciale autre que celles de tout vendeur de meubles : droit de rétention, action en revendication, privilège et action résolutoire.

Le droit de rétention et l'action en revendication ne devaient guère les engager à accorder des délais de paiement, puisque ces garanties sont sans effet dès qu'un crédit a été consenti.

Le privilège, de son côté, ne leur apporte pas une garantie bien sûre, puisqu'il ne constitue en réalité qu'un simple droit de préférence, de priorité entre créanciers. Pour le rendre efficace, il aurait fallu le transformer en hypothèque privilégiée, l'assimiler au privilège du vendeur d'immeuble, en un mot, le garantir par un droit de suite. Aucune dérogation en ce sens n'a été apportée en faveur des bateaux au privilège ordinaire. Il est occulte, s'éteint en cas de faillite de l'ac-

(1) Le nantissement portant exclusivement sur les bateaux serait nul, c'est ce qu'il faut conclure d'un arrêt de la Chambre Civile du 17 juin 1918 (D. P. 1922.1.128) : « Le fonds de commerce, considéré comme universalité juridique, susceptible d'être donné en nantissement dans les formes prescrites par la loi, comprend essentiellement l'enseigne, le nom commercial, le droit au bail, la clientèle et l'achalandage ; en effet, les autres éléments corporels énumérés par l'article 9 ne peuvent être compris dans le nantissement que moyennant une énumération expresse et précise de l'acte constitutif et par conséquent à titre d'accessoires des éléments principaux essentiels du fonds. Dès lors, un nantissement portant sur un ou plusieurs de ces accessoires envisagés individuellement ne constitue pas le nantissement d'un fonds de commerce réglé par la loi du 17 mars 1909, mais un contrat de gage ordinaire, soumis, pour être opposable aux tiers, aux conditions du droit commun, protectrices dans l'intérêt de ces derniers, et notamment, lorsqu'il porte sur un meuble corporel, la mise en possession du créancier ou d'un tiers convenu entre les parties ».

quéreur, ou même plus simplement dès que le bateau est revendu et le prix payé par le sous-acquéreur. Dans cette situation, le vendeur ne peut demeurer inactif ; il doit, le cas échéant, saisir le bateau ou en saisir-arrêter le prix entre les mains d'un sous-acquéreur. Formalités particulièrement difficiles pour le vendeur, qui ne peut suivre le bateau dans ses déplacements quotidiens et qui, avant 1917, ne pouvait, en général, connaître la revente, puisqu'aucune formalité n'était prescrite pour la lui révéler.

L'action résolutoire ne présente guère plus de sécurité. N'étant garantie par aucune publicité, elle n'est opposable ni à l'acquéreur de bonne foi (or la bonne foi est toujours présumée), ni à la faillite du débiteur.

La batellerie se trouvait donc dans une situation assez singulière : gros besoins de capitaux, nécessité de recourir au crédit, aucun moyen de crédit réel. Toutes les opérations de crédit étaient basées sur la garantie personnelle du batelier. Sans parler des inconvénients inhérents à ce genre de crédit ; conditions onéreuses, parce que garanties moins sûres (plus *cautionis est in re quam in persona*), défaut de stabilité, parce que soumis aux fluctuations de toute fortune particulière, faisant défaut au moment précis où il devient le plus nécessaire, le moins qu'on en puisse dire, c'est qu'il était manifestement insuffisant.

Une bonne législation doit organiser, à côté du crédit personnel, le crédit réel. C'est le meilleur moyen de favoriser le développement d'une industrie, puisque c'est lui permettre de trouver des capitaux lorsque le crédit personnel fait défaut : « tel qui refusait à la personne prêtera à la chose ».

II. — *Organisation nécessaire préalable à la création de l'hypothèque fluviale.*

Nous avons rappelé ci-dessus que l'hypothèque maritime avait été limitée aux navires uniquement parce que la batellerie manquait d'organisation. Une question d'organisation pouvait à la rigueur justifier un retard dans le vote de la loi, elle ne pouvait être un motif de rejet définitif.

Il ne faudrait pas d'ailleurs conclure qu'il n'existait aucune réglementation dans la batellerie. Les décrets y étaient nombreux, mais aucun ne tendait à l'établissement de l'hypothèque. Leur objet était uniquement administratif.

Aucun bateau ne pouvait naviguer sans avoir été au préalable jaugé par les Ponts et Chaussées (déc. 17 nov. 1880, art. 1^{er} et 5) ; cette formalité visait seulement à tenir l'administration au courant de l'importance de la batellerie fluviale.

Aucun chargement ne pouvait avoir lieu sans déclaration préalable aux Ponts et Chaussées du poids et de la nature des marchandises à transporter. Un certificat était délivré ; il devait être visé par tous les bureaux du parcours et déposé au bureau de l'arrivée. Ces certificats n'étaient destinés qu'à établir la statistique des transports par eau (déc. 17 nov. 1880, art. 10 et instr. minist. 22 nov. 1880).

Aucun bateau à vapeur ne pouvait naviguer sans un permis spécial.

Toutes ces formalités ne présentaient aucun intérêt pour les créanciers hypothécaires.

Pour permettre l'hypothèque fluviale, il fallait au préalable individualiser le bateau, établir d'une manière indiscutable le droit de propriété, rendre publiques les mutations de propriété et les charges réelles du bateau.

Ce sera l'œuvre du législateur de 1917.

L'IMMATRICULATION.

A) En quoi consiste l'immatriculation.

L'immatriculation consiste dans l'inscription du bateau avec un numéro d'ordre sur un registre matricule spécial tenu au bureau d'immatriculation (art. 3).

Elle contient les indications nécessaires pour pouvoir l'identifier :

1° Le nom ou la devise du bateau.

2° Son tonnage maximum.

3° Le type auquel il appartient (péniche, toue, flûte) ; son système de construction (métal, bois ou mixte) ; le chantier sur lequel il a été construit.

4° La plus grande longueur, gouvernail non compris, et la plus grande largeur.

5° La force en chevaux de sa machine motrice, s'il y a lieu.

6° La cote du bateau, s'il y a lieu, à l'un des registres de classification des bateaux de navigation intérieure.

7° Le bureau de jaugeage.

8° Les nom, prénoms, profession, domicile et nationalité du propriétaire.

S'il survient par la suite des modifications (changement de devise du bateau, changement de propriétaire, fait que le bateau cesse à l'avenir de naviguer, soit à la suite d'accident, soit à la suite de vétusté), il faut les mentionner sur le registre matricule.

Le projet de code fluvial supprime cette énumération et la remplace par une formule beaucoup plus souple.

1° Toutes caractéristiques et distinctions techniques, et toutes indications permettant d'identifier le bateau, d'en suivre les modifications et d'en contrôler les utilisations,

telles que ces éléments sont inscrits sur un certificat dit « certificat de jauge » délivré, soit par l'administration, soit par un bureau de classification reconnu par les autorités françaises, et, s'il y a lieu, sur toute autre pièce officielle. Ces indications du certificat, qui sont relatives aux marques du bateau, seront conformes, pour les bateaux transportant des marchandises, aux règles fixées ou à fixer par les lois ou règlements.

2° Tous actes concernant la propriété du bateau et les droits sur ce bateau.

Les immatriculations effectuées à l'étranger contiennent, à peu de chose près, les mêmes indications qu'en France. Toutefois, en Allemagne et en Belgique, elles sont un peu plus complètes et précisent en outre l'époque de la construction, ce qui n'est pas sans intérêt pour un prêteur, et le fondement juridique de la propriété.

La Convention de Genève du 9 décembre 1930 a fixé les indications minima que doit contenir l'immatriculation.

1° Le nom ou la devise du bateau.

2° Le mode de construction et le type du bateau ; l'année et le lieu de construction et, pour les bateaux à propulsion mécanique, même auxiliaire, la nature et la puissance de la machine.

3° La capacité maximum de chargement ou le déplacement, d'après le certificat de jaugeage, ainsi que le numéro et la date de ce certificat.

4° Les nom, prénoms, profession et domicile du ou des propriétaires. Ces indications étant remplacées pour les sociétés par la dénomination et le siège social ; en outre, en cas de copropriété, la part de chacun des copropriétaires.

5° S'il y a lieu, les faits qui justifient l'immatriculation conformément aux articles 3 et 4.

6° Le fait que le bateau n'est pas immatriculé ailleurs ou, s'il est déjà immatriculé, le bureau d'immatriculation.

B) A quels bateaux s'applique-t-elle ?

L'immatriculation est obligatoire pour tous les bateaux d'un tonnage égal ou supérieur à 20 tonnes.

Cette obligation s'applique aussi bien aux bateaux à halage à chevaux qu'aux remorqueurs et aux bateaux automoteurs.

La loi belge (art. 271 du Code de Commerce) précise que cette obligation ne concerne « que les bateaux qui font actuellement ou sont destinés à faire habituellement des opérations lucratives de navigation (transport des marchandises ou des personnes, pêche, remorquage, etc...). Les bâtiments destinés à des excursions scientifiques (comme le fut le *Belgica*), les bâtiments de plaisance, les yachts, etc... ne tombent pas sous l'empire de la loi maritime, puisqu'ils ne sont pas utilisés en vue d'un but lucratif ». (*Smeesters*, n° 1, p. 5 et 6).

A la Conférence de Genève pour l'unification du droit fluvial, la délégation allemande fut d'avis de supprimer la distinction prévue par la loi belge et de soumettre à l'immatriculation obligatoire les bateaux de plaisance.

M. Ripert, au nom de la délégation française, soutint l'amendement allemand et fit observer avec juste raison que « la question à envisager n'est pas celle de l'exploitation commerciale des bateaux, mais celle des droits réels qui peuvent s'exercer à leur égard, la destination commerciale est sans importance (Compte rendu, page 105). La proposition fut cependant rejetée, à la demande des délégués italiens et roumains, qui firent observer qu'en certains Etats, les bateaux de plaisance sont assimilés aux bâtiments de guerre (séance du 29 novembre 1930, Compte rendu, p. 165).

En séance plénière, il fut décidé de laisser à chaque Etat la liberté de prescrire ou autoriser une pareille immatriculation.

Quant aux dragues-grues, et élévateurs flotteurs, la délégation allemande demanda également de les soumettre obligatoirement à l'immatriculation. Cette proposition fut tout d'abord adoptée (séance du 19 novembre 1930, Compte rendu, p. 105) mais en séance plénière, l'obligation ne fut maintenue que pour les dragues (art. 4, Compte rendu, p. 31).

Pour les grues, élévateurs flottants, bateaux de moins de 20 tonnes, les Etats demeurent, comme pour les bateaux de plaisance, libres d'en prescrire ou d'en autoriser l'immatriculation.

C) Où se fait l'immatriculation.

L'immatriculation est confiée au service des Ponts et Chaussées. Douze bureaux sont chargés de ces formalités ; chacun d'eux n'est compétent que pour les bateaux qui ont été jaugés par un de ses bureaux de jaugeage. (Meunier, p. 18)

Un bateau ne peut être immatriculé qu'en un seul pays et en un seul bureau (Projet de code fluvial).

Entre les Etats, la compétence est-elle basée sur la nationalité du propriétaire ou sur le lieu du port d'attache ?

A la Conférence de Genève, la France opina pour la nationalité, l'Allemagne pour le port d'attache : « Un bateau doit être immatriculé dans le pays où est situé son port d'attache ou le domicile de son propriétaire, c'est là notamment le point de vue allemand. Pour les autres, un bateau doit être immatriculé dans le pays dont le propriétaire du bateau est ressortissant : c'est là, notamment, le point de vue français » (Déclaration de M. Richter à la Conférence de Genève, Compte rendu, p. 96).

La Commission s'est rapprochée du point de vue français sans l'adopter entièrement. Elle laisse au propriétaire le droit de choisir, entre plusieurs pays, celui où il fera immatriculer son bateau. Mais chaque Etat se réserve le droit d'exiger que ses ressortissants inscrivent sur ses registres les bateaux leur appartenant pour plus de moitié et remplissant en même temps les conditions d'immatriculation dans un ou plusieurs autres Etats contractants, si ces ressortissants ont, sur son territoire, leur résidence habituelle ou, dans le cas de sociétés, la direction principale de leurs affaires (art. 4, § 4).

Comme le fit observer M. Ripert, ce droit de choisir n'est limité que dans un cas bien déterminé, « celui où le propriétaire ne peut arguer d'aucune raison valable pour faire immatriculer son bateau ailleurs que dans le pays dont il est ressortissant, et où une telle intention de sa part pourrait paraître frauduleuse. » (Compte rendu, p. 155)

Ce n'est pas la même administration qui procède à l'immatriculation et à l'inscription de la propriété ; ce sont les Ponts et Chaussées qui sont chargés de l'immatriculation, alors que ce sont les Greffiers de certains tribunaux de commerce qui effectuent les inscriptions de propriété.

Cette dualité présente certainement des inconvénients. La délégation allemande ne manqua pas de les signaler à la Commission internationale pour l'unification du droit fluvial. M. Ripert fut parfaitement d'accord sur ce point avec M. Richter et appuya sa suggestion demandant la création d'un registre unique.

La Convention a cependant laissé aux Etats la faculté d'avoir deux registres (art. 19). Mais le certificat d'immatriculation et les extraits du registre délivrés par le bureau d'immatriculation devront, à l'avenir, indiquer l'autorité

chargée de la tenue du registre pour la publicité des droits.

A l'étranger, existe-t-il un ou plusieurs registres ?

Les législations diffèrent sur ce point, la plupart des Etats cependant n'en connaissent qu'un seul : il en est ainsi en Allemagne (registre des bateaux tenu par les tribunaux), en Belgique (registre tenu par le bureau des hypothèques d'Anvers), aux Pays-Bas.

En Suède, par contre, existent deux registres : un pour l'immatriculation et la propriété, tenu par l'administration centrale du Commerce, un pour les inscriptions hypothécaires, tenu par le tribunal de 1^{re} instance de Stockholm. La Grèce connaît également deux registres : un pour la nationalité et la propriété, un pour les inscriptions hypothécaires ; tous deux sont tenus cependant par la même autorité.

Notre projet de code fluvial prévoyait un registre unique, dit : « registre des bateaux », qui devait être à la fois le registre d'immatriculation et le registre d'inscription des droits réels.

D) Effets de l'immatriculation.

L'immatriculation organisée par le décret du 1^{er} avril 1899 n'avait qu'un but administratif, celle créée par la loi de 1917 tend à une autre fin : produire un effet de droit privé ; elle constitue pour le bateau une sorte d'acte d'état civil, un passeport établissant son identité, un véritable titre équivalent à l'acte de propriété pour les immeubles (Déclaration de M. Flandin).

Les effets de l'immatriculation varient à l'étranger : en Autriche et en Hongrie, elle ne constitue qu'un contrôle administratif.

Dans ce dernier pays, une loi est en préparation qui organise un registre devant comprendre : 1° une feuille de des-

cription ; 2° une feuille de propriété ; 3° une feuille de charges indiquant les hypothèques et autres droits et charges grevant le bateau.

En Belgique, il existe deux sortes d'immatriculation : une première, obligatoire, effectuée à l'un des bureaux d'Anvers, Bruxelles, Bruges, Gand, Hasselt, Mons et Liège, dont le but est uniquement administratif et une seconde immatriculation, facultative, au bureau des hypothèques d'Anvers, dont le but est juridique ; cette dernière formalité « qui est facultative, devient obligatoire si l'on veut faire inscrire sur le registre du conservateur, pour le rendre opposable aux tiers, un acte d'hypothèque ou un acte de vente. (*Smeesters*, p. 35, n° 18)

LA PUBLICITÉ.

Réforme plus importante encore que la précédente, le législateur de 1917 décide que, pour être opposables aux tiers, tous actes ou jugements translatifs, constitutifs ou déclaratifs de propriété ou de droits réels sur les bateaux d'un tonnage égal ou supérieur à vingt tonneaux devront être inscrits : 1° sur un registre spécial tenu au greffe du tribunal de commerce ; 2° sur le certificat d'immatriculation. Il crée, pour les bateaux, une formalité analogue à la transcription en matière immobilière ; elle n'en diffère que par la forme, et par l'étendue. Par la forme : il ne s'agit pas d'une copie intégrale du titre, mais d'un extrait sous forme de bordereau contenant les indications indispensables ; par l'étendue : elle ne s'applique pas uniquement aux actes ou jugements translatifs, mais encore à ceux qui sont constitutifs ou énonciatifs.

Les mots « actes ou jugements » employés par le législateur

indiquent bien qu'il n'a pas voulu soumettre à la formalité les transmissions par décès qui ne sont pas constatées par un écrit. C'est une lacune regrettable, qui pourra être la source de bien des ennuis, moins grands toutefois qu'en droit commun, puisque, ainsi que nous l'indiquerons ci-après, la publicité ne sera plus personnelle, mais réelle.

Le projet de code fluvial complète cette publicité et prescrit par son article 15, § 2 « en cas de mutation à cause de mort, les héritiers ou légataires sont tenus de faire inscrire leur droit, aucune inscription du chef de leurs ayants cause ne peut intervenir avant celle des héritiers ou légataires ».

Dans les législations étrangères, il n'y a pas unité de vues sur la nécessité et sur les effets de l'inscription des mutations de propriété des bateaux.

Les pays peuvent, à ce sujet, se répartir en trois groupes différents : 1° ceux qui ne font produire à l'inscription aucun effet de droit privé : l'Allemagne, l'Autriche et la Lettonie.

La législation allemande précise que « l'inscription ou l'omission de cette inscription n'a aucun effet de droit privé. Le changement de propriété s'accomplit en dehors du registre, l'inscription ne constitue qu'une rectification des mentions portées au registre. Toutefois l'inscription est obligatoire sous peine d'astreintes.

2° Ceux dans lesquels cette formalité ne produit effet qu'à l'égard des tiers, c'est elle qui rend l'acte ou le jugement opposable aux tiers. Elle n'ajoute rien à la validité de l'acte entre les parties. Ces pays sont : la France, la Belgique, la Grèce, la Roumanie.

En Belgique, la formalité est nécessaire en cas d'achat,

d'échange, de délaissement, de donation entre vifs. Elle n'est pas exigée en cas d'acquisition par construction, par prescription trentenaire, par testament ou par succession *ab intestat*.

Dans ces quatre cas, le propriétaire est saisi à l'égard des tiers de la propriété du bateau sans avoir à accomplir une formalité spéciale quelconque.

3° Ceux qui exigent cette formalité pour rendre la mutation valable entre les parties et opposable aux tiers : les Pays-Bas et la Suisse.

Aux Pays-Bas, celui qui acquiert un bateau à titre spécial n'en devient pas propriétaire, ni à l'égard des parties, ni à l'égard des tiers, s'il n'a pas fait transcrire son acte de mutation.

Cette formalité n'est pas exigée de celui qui a fait construire ou a acquis à titre général.

En Suisse, la loi fédérale du 28 septembre 1923 précise « qu'en cas d'acquisition de la propriété par acte juridique, il n'est pas fait de distinction quant aux effets entre les parties et à l'égard des tiers. En ce qui concerne les effets entre les parties, la propriété ne passe à l'acquéreur que par l'inscription au registre. Le transfert de propriété produit donc ses effets au même moment tant entre les parties que vis-à-vis des tiers. Le contrat écrit a cette signification qu'il crée le titre d'acquisition de la propriété et l'obligation de l'aliénateur de procurer la propriété à l'acquéreur. Si l'aliénateur lié par le contrat se refuse à se prêter au transfert de propriété, l'acquéreur peut ouvrir une action en adjudication de cette propriété ».

Il en est autrement de l'acquisition de la propriété par succession, jugement, exécution forcée, etc... Ici, la propriété

s'acquiert indépendamment du registre des bateaux. L'inscription de l'acquéreur au registre n'est pas nécessaire aussi longtemps qu'il n'entend pas disposer de la propriété. En cas de disposition, l'acquéreur doit être inscrit. (Société des Nations, VIII, Communications et transit, 1926, VIII, 13, p. 43).

PREMIÈRE PARTIE

I. — SOURCE DE L'HYPOTHÈQUE FLUVIALE

Les bateaux ne peuvent être hypothéqués que par la convention des parties (art. 11). Les termes restrictifs de cet article indiquent nettement que le législateur n'a pas entendu créer l'hypothèque fluviale légale, ni l'hypothèque fluviale judiciaire. Il n'y a là aucune dérogation au droit commun : les meubles ne sont atteints ni par l'hypothèque légale, ni par l'hypothèque judiciaire ; il y aurait eu dérogation, s'il en avait été autrement pour les bateaux qui, en devenant susceptibles d'hypothèques conventionnelles, n'ont pas perdu leur caractère de meubles. Le législateur a dérogé à la règle du droit commun qui interdit l'hypothèque mobilière, mais cette dérogation, il l'a limitée à la convention et ne l'a pas étendue aux deux autres sources de l'hypothèque immobilière : la loi et le jugement.

Sans doute l'hypothèque légale et l'hypothèque judiciaire partent d'un sentiment louable ; protéger les incapables, venir en aide aux créanciers diligents ; sans doute le législateur doit faire tout son possible pour parvenir à ce résultat et on ne peut que l'approuver quand il s'efforce d'y réussir, mais dans le cas particulier de l'hypothèque fluviale, cette préoccupation qui confine à la morale devait céder le pas à d'autres considérations économiques plus impérieuses.

Il ne s'agissait pas de secourir les incapables, qui paraissent suffisamment défendus par les règles du Code Civil, mais de venir en aide à notre batellerie, qui s'étiolait faute de capitaux, et, dans ce but, il était nécessaire d'écarter tout ce qui pouvait être une gêne ou une entrave au crédit.

M. Flandin s'en explique d'ailleurs clairement dans son rapport du 14 septembre 1916, p. 44 : « Entendant créer un instrument de crédit pour notre batellerie, nous nous sommes donné garde d'introduire dans ce régime hypothécaire nouveau la dangereuse complication des hypothèques occultes de la femme mariée, du mineur et de l'interdit ».

C'est également ce qu'avait dit M. Brane, quand il s'était agi d'établir l'hypothèque maritime et les raisons sont les mêmes pour l'hypothèque fluviale que pour l'hypothèque maritime : « Le but essentiel de la loi étant de faciliter les emprunts et d'attirer les capitaux, ce résultat, loin d'être atteint, serait compromis, soit par l'existence d'hypothèques légales qui ne se révèlent par aucune inscription, soit par le droit donné aux créanciers porteurs de jugements de faire inscrire une hypothèque sur le navire au moment où les propriétaires pourraient avoir le plus besoin de recourir à un emprunt ».

Il aurait d'ailleurs paru inopportun de créer l'hypothèque légale dans une matière où elle n'existait pas, alors que, là où elle existait, elle causait de tels dangers et de tels inconvénients qu'on avait déjà dû envisager sa suppression (1).

L'hypothèque légale des mineurs et des interdits prend

(1) Voir à ce sujet Colin et Capitant, *Cours élémentaire de droit civil français*, 1924, t. II, p. 901.

rang au jour de l'ouverture de la tutelle, elle est générale, occulte, indéterminée. Il n'est pas douteux qu'elle constitue à tous ces titres un risque sérieux pour le prêteur ; que les intérêts confiés au tuteur soient importants, que les biens du mineur soient dilapidés, que l'immeuble hypothéqué ne soit pas d'une valeur très supérieure, la garantie du créancier imprudent, qui aura accepté d'être primé par le mineur, se trouvera bien illusoire.

L'hypothèque légale des femmes mariées est déjà moins dangereuse ; elle est bien générale, occulte, indéterminée, mais, différence appréciable, elle a des rangs variables, tantôt au jour du mariage (pour la dot, les conventions matrimoniales et toutes les obligations générales qui découlent du mariage), tantôt à une époque postérieure (pour les biens entrés dans le patrimoine de la femme pendant le mariage). En outre, la femme non dotale a la faculté de subroger dans le bénéfice de son hypothèque, ce que ne peuvent faire les mineurs ni les interdits. Il faut reconnaître que ce sera là cependant la source de pas mal de difficultés puisque le mari aura à compter avec le bon vouloir de son épouse. Tous risques d'ailleurs ne seront pas écartés, puisque la jurisprudence de la Cour de Cassation déclare nulle cette subrogation en tant que l'hypothèque de la femme garantit la pension alimentaire (Ch. Civile, 12 décembre 1921, D. P. 1922.1.133).

Quant à l'hypothèque légale des autres créanciers qui bénéficient d'une garantie de cette nature, pour être moins dangereuse puisqu'elle n'est pas occulte, et dans de nombreux cas n'est pas générale, elle n'en restreint pas moins le crédit des débiteurs.

Le cantonnement judiciaire et même la purge, si elle était accordée à tous les créanciers comme au Crédit Foncier, ne

seraient pas un remède, car malgré leur utilité, ils seraient la source de lenteurs préjudiciables et de frais importants.

L'hypothèque judiciaire a toujours été vivement critiquée. On lui a reproché d'exagérer les pouvoirs du juge, de dénaturer son rôle, d'être fatale au débiteur, injuste et dangereuse pour les créanciers chirographaires. M. Grivart, dans son rapport sur la loi de 1874 à l'Assemblée Nationale, ajoutait à toutes ces critiques une remarque fort juste : « En matière commerciale, l'utilité de l'hypothèque judiciaire est bien faible, car les créanciers impayés ont presque toujours le moyen de la faire tomber en provoquant la faillite et en la faisant remonter jusqu'à l'origine de la cessation des paiements, c'est-à-dire à une époque antérieure au jugement en vertu duquel l'inscription a été prise ». M. Lyon-Caen et Renault indiquent d'autre part « qu'elle n'est pas une sûreté en vue de laquelle on prête à un débiteur ».

Toutes ces critiques admises, il faut reconnaître qu'elle ne constitue pas une entrave directe au crédit hypothécaire.

Elle doit être inscrite, ne prend rang qu'à la date de son inscription, n'est générale que quant aux biens. Loin de préjudicier à la batellerie, elle présenterait pour elle de sérieux avantages. Il arrive fréquemment qu'un créancier, après le jugement, se borne à inscrire son hypothèque, ses poursuites s'arrêtent là (1). Le créancier qui aura obtenu un jugement, ne pouvant prendre inscription pour s'assurer un droit de suite et un droit de préférence, ne bénéficiant pas de l'ancien privilège du premier saisissant, n'aura trêve ni repos, tant que la vente aux enchères n'aura pas eu lieu et tant que le prix n'aura pas été réparti. Jusqu'à ce moment,

(1) Voir à ce sujet MM. Planiol et Ripert : *Traité élémentaire de droit civil*, 1926, t. II, n° 2873.

en effet, de nouveaux créanciers pourront surgir et venir concourir avec lui.

Cette hypothèque est d'ailleurs conforme à la vieille règle romaine qui demande aux lois de protéger le créancier diligent : « Jura vigilantibus subveniunt ». Il semble juste, en effet, de les secourir, même au détriment de ceux qui négligent leurs intérêts et n'ont qu'à s'en prendre à eux-mêmes des conséquences de leur inertie.

A l'étranger, on ne connaît généralement que l'hypothèque fluviale conventionnelle.

Toutefois, il existe en Suisse des hypothèques légales au profit :

1° Du vendeur de bateau en garantie de sa créance.

2° Des cohéritiers en garantie des créances résultant du partage.

3° De celui qui a réparé un bateau en garantie de sa créance.

Toutes ces hypothèques légales ne sont valables qu'en moyennant leur inscription au registre des bateaux.

(Loi fédérale du 28 septembre 1923).

En France, le vendeur ou le copartageant qui voudront obtenir une garantie privilégiée sur le bateau pour le paiement du prix ou de la soulte devront obtenir une affectation hypothécaire spéciale (1).

(1) La formule à employer pourrait être libellée de la manière suivante : « Pour garantir à M. V..., vendeur, le paiement du prix de la présente vente, le service des intérêts et le paiement de tous frais et accessoires s'il y a lieu, M. A..., acquéreur, sans préjudicier au privilège de l'article 2102 du code civil, affecte et hypothèque au profit de M. V..., vendeur, qui accepte, le bateau ci-dessus désigné à lui vendu, tel qu'il existe et se comporte, et sur lequel il consent à ce qu'il soit pris et renouvelé à ses frais toutes inscriptions nécessaires au greffe du tribunal de commerce du lieu d'immatriculation... » (Formulaire annoté et commenté des actes des notaires, par les rédacteurs du *Journal des notaires*, add. 1925, p. 4).

II. — FORME DU CONTRAT.

« Le contrat par lequel l'hypothèque a été consentie est constaté par écrit ». L'article 12 ne stipule aucune autre condition de forme : l'acte sous seing privé sera dès lors aussi valable que l'acte notarié. C'est d'ailleurs ce qui résulte du rapport de M. Flandin : « En nous bornant à dire « par écrit », nous excluons par là même la nécessité de l'acte notarié ».

Au point de vue simplification, c'était le maximum possible. La preuve testimoniale est trop incertaine, trop difficile à établir, soit à l'égard du débiteur, soit à l'égard des tiers, soit même seulement à l'égard du greffier chargé de l'inscription. « En une matière aussi grave, disait M. Grivart à propos de l'hypothèque maritime, on ne pouvait rien abandonner au hasard de la preuve testimoniale ».

Il est d'ailleurs certain que l'écrit n'est exigé chez nous qu'*ad probationem* et non *ad solemnitatem*.

Le fait de se contenter d'un acte sous seings privés, est conforme à la tendance moderne, qui s'efforce d'abandonner le formalisme qu'on rencontre à l'origine de toute législation. Les conceptions juridiques modernes ont supprimé la nécessité de recourir aux actes symboliques anciens. Il faut, dans une économie active comme la nôtre, se débarrasser de tout ce qui peut ralentir ou alourdir la formation des contrats. Les lois modernes ont toujours tendu vers ce but ; l'hypothèque maritime, le nantissement des fonds de commerce en sont une preuve, pour ne citer que ces deux exemples entre tant d'autres.

La forme sous seing privé présente en outre de sérieux avantages. Elle est moins onéreuse et beaucoup plus rapide que la forme notariée, qualités appréciables en matière

commerciale, où la célérité et le bon marché sont de rigueur.

Elle supprime également la difficulté éprouvée pour constituer une hypothèque en pays étranger. Pour conserver le monopole des notaires français, l'article 2128 du Code Civil dispose, en effet, que les actes consentis à l'étranger ne peuvent conférer hypothèque sur les biens situés en France. Cette disposition ne s'appliquera pas à la constitution d'une hypothèque fluviale. L'acte sous seing privé passé à l'étranger sera aussi valable que celui passé en France, sauf, bien entendu, les formalités de l'enregistrement et de l'inscription à accomplir en France. C'est d'ailleurs ce que précise l'article 46.

Faudra-t-il exiger que le contrat passé à l'étranger soit déclaré exécutoire par un tribunal français, conformément aux articles 2123 du Code Civil et 546 du Code de Procédure, pour produire ses effets en France ?

La jurisprudence l'a admis pour l'hypothèque maritime, en se basant sur le caractère général de ces articles.

Il semble cependant que cette formalité ne sera indispensable que si l'on veut procéder à des actes d'exécution. Elle ne serait pas nécessaire pour produire à la distribution, puisqu'on n'exige pas un titre exécutoire des créanciers qui demandent à être colloqués.

On peut se demander tout de même s'il n'y a pas eu des inconvénients à abandonner la vieille règle du Code civil qui impose, à peine de nullité, la forme notariée pour la constitution d'hypothèque et si toutes les raisons qui avaient motivé la décision des rédacteurs du Code civil ont perdu toute leur valeur. Dans notre ancien droit, la propriété et les droits réels ne se transféraient que par la tradition réelle ou la tradition feinte. Cette dernière n'était efficace que quand elle résultait d'une stipulation contenue dans un

acte ayant force exécutoire. L'hypothèque exclut toute tradition réelle, puisque le débiteur conserve la propriété et la possession du gage ; il fallait alors investir le créancier au moyen d'une stipulation qui n'était valable que si elle était formulée dans un acte notarié : Lorsque la convention est munie du sceau de l'autorité, elle produit l'hypothèque et la force de l'autorité supplée, en ce cas, à la tradition. » (Pothier, *Hypothèques*, chap. I, sect. I) Cette raison n'a plus aujourd'hui aucune valeur.

L'acte d'emprunt est un acte très dangereux, plus dangereux même que la vente ; on ne se rend pas toujours bien compte, quand on hypothèque, qu'on s'expose à une expropriation, qui pourra être déplorable, si la vente a lieu à un moment inopportun. Si le prix d'adjudication ne permet pas le remboursement, le débiteur aura non seulement perdu le gage qu'il avait hypothéqué, mais continuera à être tenu de son obligation sur ses autres biens. La présence d'un notaire sera utile pour éclairer le débiteur sur la portée de cet acte.

L'intervention du notaire est surtout utile pour la rédaction de l'acte : les termes ambigus, peu précis, peu clairs, abondent dans les actes sous seing privé qui, trop souvent, sont rédigés par des gens qui ne connaissent pas ou connaissent trop bien la portée des termes juridiques : la bonne foi du débiteur pourra être surprise. Dans l'acte notarié, la volonté et les intentions des parties seront bien mieux exprimées ; les formules notariales ont subi l'épreuve du temps, elles donneront moins de prise aux procès que les actes sous seing privé.

Le créancier trouvera également un avantage à s'adresser au notaire : il aura un titre exécutoire, qui lui permettra de réaliser rapidement le gage, sans avoir à s'adresser au préalable à la justice.

Il aura en outre un titre parfaitement régulier, portant en soi la preuve de sa sincérité et dispensé de ce fait des formalités gênantes et coûteuses de la reconnaissance et de la vérification d'écriture.

A toutes ces raisons il faut en ajouter une qui découle de la pratique : quand un acte d'obligation est signé, le notaire conserve les fonds jusqu'à l'inscription et la levée des états hypothécaires qui justifient que rien ne s'oppose à l'hypothèque, que l'inscription requise vient bien au rang promis. Si on supprime le notaire pour ce rôle d'écran, il faudra le remplacer par un tiers, qui ne présentera pas toujours les mêmes garanties de solvabilité et d'honnêteté (1).

Il faut, d'ailleurs, remarquer que le ministère du notaire sera indispensable, quand les parties voudront opérer par voie d'obligation avec quittance subrogative. La loi de 1917 ne paraît pas avoir dérogé sur ce point au § 2 de l'article 1250 du Code Civil.

En Allemagne, l'acte constitutif d'hypothèque peut être sous seings privés, mais il faut qu'il s'y ajoute obligatoirement la transcription au registre des bateaux. Cette dernière formalité est une condition de la validité de l'acte, alors que chez nous, elle n'a pour effet que de rendre l'hypothèque opposable aux tiers.

En Belgique, « la constitution d'hypothèque ne nécessite

(1) Il faut toutefois indiquer que le risque sera moins grand pour le créancier à hypothèque fluviale que pour le créancier à hypothèque immobilière. L'inscription doit être mentionnée sur le certificat d'immatriculation. En se faisant représenter cette pièce, le créancier connaîtra exactement la situation hypothécaire au moment de la délivrance de ce certificat. Cependant on peut craindre que l'inscription n'ait pas été mentionnée sur le certificat. Il résulte des travaux de la conférence pour l'unification du droit fluvial, tenue à Genève du 17 novembre au 9 décembre 1930, que la non conformité de ce document avec les indications du registre ne peut affecter en rien la validité de l'hypothèque (Compte rendu, p. 33, Déclaration de M. Hostie).

même pas un écrit. Il suffit qu'il y ait concours de consentement entre parties. Mais l'hypothèque ne peut être opposée aux tiers que si elle est inscrite et le conservateur ne peut inscrire que sur présentation d'un acte. En fait, si l'on veut que l'hypothèque produise un effet utile et puisse être opposée aux tiers, il faut donc qu'elle soit constatée par un acte. Mais un acte sous seing privé suffit ». (*Smeesters*, p. 102, n° 66).

En Suède, le consentement écrit du propriétaire du bateau sur le document sur lequel est fondée la créance, et l'autorisation de l'administration compétente suffisent. C'est l'inscription qui donnera naissance à l'hypothèque.

En Suisse, pour constituer une hypothèque fluviale conventionnelle, il faut un contrat écrit et l'inscription au registre des bateaux. Cette inscription a un effet constitutif.

En Grèce, l'hypothèque ne peut pas être constituée par acte sous seing privé. Il faut un contrat authentique et une inscription sur le livre spécial d'inscription des hypothèques maritimes.

La constitution d'hypothèque est un acte unilatéral. L'intervention de celui qui l'accorde est seule nécessaire (Chambéry, 20 janvier 1872, D. P. 73.2.146). L'acte sous seing privé contenant constitution d'hypothèque pourrait donc être dressé en simple original : au point de vue juridique, ce serait suffisant ; au point de vue pratique, ce serait mettre le créancier dans un grave embarras, car il serait obligé de se dessaisir de son titre pour accomplir les formalités. Nous verrons en effet que le greffier qui formalise l'inscription doit conserver un exemplaire de l'acte d'affectation hypothécaire.

Cette nécessité de déposer l'acte au greffe présentera de graves inconvénients, quand on aura adopté soit la forme notariée en brevet, soit la forme sous seing privé à ordre

ou au porteur ; il est évident qu'on ne pourra, dans tous ces cas, établir qu'un seul original. Les formalités accomplies, le créancier se trouvera démuní de son titre et, par suite, dans l'impossibilité de justifier de son droit, le cas échéant.

Il semble que le bordereau d'inscription sera appelé alors à jouer le rôle de titre. La transmission de la créance se fera au moyen d'une mention d'endos apposée sur ce bordereau, ou par la remise pure et simple de ce bordereau, suivant qu'on aura adopté la forme à ordre ou au porteur.

III. — CONDITIONS REQUISES POUR POUVOIR HYPOTHÉQUER UN BATEAU.

La loi de 1917 n'exige aucune qualité spéciale de ceux qui veulent consentir une hypothèque fluviale. Dans le silence de la loi, il faut s'en référer au droit commun, qui exige de celui qui hypothèque la qualité de propriétaire du bien à hypothéquer et la capacité de l'aliéner (art. 2124 du Code Civil).

a) Il faut être propriétaire.

Il est évident que la qualité de propriétaire est un élément essentiel du contrat. Il a été jugé maintes fois en droit commun que l'hypothèque consentie *a non domino* est nulle d'une nullité absolue ; elle est inopposable au propriétaire, qui n'a pas à tenir compte d'un contrat qui est pour lui « *res inter alios acta* ». (Civ., 24 mai 1892, D. P. 92.1.327 ; Montpellier, 10 fév. 1896, D. P. 97.2.269 ; Civ., 13 nov. 1912, D. P. 1913.1.433). Le capitaine ne peut, s'il n'est pas en même temps propriétaire, hypothéquer le bateau, quelle que soit l'étendue des pouvoirs que lui confère sa fonction. Le législateur de 1917 n'a pas cru devoir permettre une exception à son égard, pour le motif bien simple qu'il est facile au

propriétaire de donner une procuration spéciale à cet effet à son capitaine, s'il le juge utile.

En Belgique, par contre, le capitaine peut hypothéquer le bateau en cours de voyage (art. 69).

Il existe cependant une exception à cette nécessité d'être propriétaire pour pouvoir hypothéquer. Elle ne résulte pas de la loi de 1917, mais des règles générales du régime dotal. Sous le régime dotal purement légal, le mari a le pouvoir d'aliéner les meubles dotaux de son épouse, l'inaliénabilité n'existe qu'à l'égard de la femme. Comme le pouvoir d'hypothéquer est corrélatif du pouvoir d'aliéner, le mari pourra hypothéquer le bateau dotal de son épouse. « Si la dot consiste en un bâtiment de mer, en un bateau fluvial, ou en un aéronef, le mari qui a pouvoir de l'aliéner peut l'hypothéquer », disait M. Niboyet, dans son cours de doctorat 1929-1930. Ce pouvoir est basé sur le mandat irrévocable que la femme est présumée avoir donné à son mari en adoptant le régime dotal. Il n'en est pas moins vrai qu'il y a là une importante dérogation aux principes généraux : le propriétaire (la femme) ne peut hypothéquer, le mandataire (le mari) peut le faire sans un pouvoir exprès et spécial.

La législation allemande stipule expressément que, si le constituant inscrit au registre comme propriétaire n'est pas le propriétaire véritable, la constitution n'a aucun effet, malgré la transcription et malgré la bonne foi du créancier.

En cas d'indivision, le concours de tous les propriétaires sera nécessaire pour hypothéquer le bateau en entier. L'avis de la majorité ne sera pas suffisant : la copropriété n'a pas les conséquences juridiques d'une société.

Toutefois, chaque copropriétaire pourra hypothéquer sa part et portion indivise et même la totalité pour le cas où il en deviendrait propriétaire. Il n'a pas, comme en matière

maritime, à demander l'autorisation de la majorité (art. 3 *in fine* de la loi de 1885). Cette hypothèque, comme celle consentie sur les parts et portions indivises d'un immeuble, reste soumise aux résultats du partage. Si le bateau n'est pas mis au lot du constituant, l'hypothèque s'évanouit, comme consentie *a non domino*, l'attributaire étant censé seul propriétaire depuis l'ouverture de la succession. Sur ce point, la loi de 1885 (art. 173) a dérogé au droit commun, le législateur de 1917 n'a pas cru devoir suivre cet exemple parce que la nécessité en était moins évidente dans la batellerie : l'indivision est l'exception pour le bateau, alors qu'elle est la règle pour les navires.

Dans ce cas d'hypothèque sur des parts et portions indivises, le créancier devra, préalablement à toute poursuite, provoquer la licitation du bateau. Ici non plus, il n'a pas été dérogé à l'art. 2205 du Code Civil.

En Suède, on ne peut hypothéquer une part indivise de bateau.

En Belgique, il n'existe pas de texte précis, mais il résulte des travaux parlementaires que la Commission avait proposé d'interdire l'hypothèque sur part indivise (Doc. parl. Chamb. des reprs., 1904-1905, p. 578). Ce texte ne fut pas voté et, en l'absence de texte, le conservateur ne pourrait refuser l'inscription d'une hypothèque prise par un copropriétaire. Mais les copropriétaires pourraient demander la radiation de cette inscription.

Si un copropriétaire indivis confère une hypothèque avec le consentement de la majorité, le sort de cette hypothèque dépendra, comme en France, du partage ou de la licitation (*Smeesters*, p. 29, n° 12, p. 88, n° 60).

La Convention internationale de Genève du 9 décembre 1930 précise, dans son article 27, que « Les hypothèques cons-

tituées sur des portions d'un bateau sont assimilées, pour l'application de la présente convention, aux hypothèques grevant le bateau lui-même ».

b) Il faut avoir capacité.

L'hypothèque mobilière, comme l'hypothèque immobilière, est un acte d'aliénation ; elle confère au créancier le droit de faire vendre le gage pour se faire payer sur le prix d'adjudication. Il en résulte que la capacité d'aliéner est nécessaire pour hypothéquer ; cette capacité est déterminée d'après la nature du bien hypothéqué : de même qu'on exige la capacité d'aliéner un immeuble pour la constitution d'hypothèque immobilière, de même on exigera celle d'aliéner un meuble pour constituer l'hypothèque fluviale, puisque les bateaux, en devenant susceptibles d'hypothèque, n'ont pas perdu leur caractère mobilier.

Le mineur, incapable d'aliéner un meuble, ne pourra consentir une hypothèque fluviale ; toutefois l'hypothèque consentie par le mineur pourrait devenir valable par sa ratification expresse à sa majorité ou par sa ratification tacite résultant de ce que, dans les dix ans de sa majorité, l'ex-mineur n'aurait pas invoqué la nullité.

Le majeur interdit pour cause de fureur, démence, imbecilité est comme le mineur, auquel il est assimilé par l'article 509 du Code Civil, incapable d'aliéner un meuble ; il est, par suite, incapable de consentir une hypothèque fluviale.

Il en est de même du prodigue à qui le tribunal a interdit, en conformité de l'article 513 du Code Civil, d'aliéner ou d'hypothéquer.

Le mineur émancipé est dans la même situation que le mineur non émancipé. Mais il y a entre eux cette différence que le mineur émancipé peut être autorisé à faire le commerce, auquel cas l'article 6 du Code de Commerce l'au-

torise à hypothéquer ses immeubles pour les besoins de son commerce, sans l'assistance de son curateur. L'hypothèque fluviale n'existait pas en 1804. L'article 6 ne pouvait donc la mentionner. La vente d'un immeuble est considérée comme un acte plus grave que la vente d'un meuble : il en est de même de l'hypothèque immobilière par rapport à l'hypothèque mobilière. Par suite, puisque le mineur émancipé autorisé à faire le commerce peut hypothéquer ses immeubles, acte le plus grave, il pourra, en vertu de la règle « qui peut le plus peut le moins », hypothéquer ses meubles, acte de moindre importance.

Toutes les dispositions relatives à l'incapacité de la femme mariée, du failli ou du liquidé judiciaire, de consentir une hypothèque immobilière, semblent s'appliquer sans dérogation à l'hypothèque fluviale. Il ne sera donc pas nécessaire de les étudier spécialement (1).

Les administrateurs légaux ou conventionnels des biens d'autrui n'ont ni la disposition ni la propriété des biens qu'ils administrent, aussi ne peuvent-ils, en principe, ni les vendre, ni les hypothéquer, à défaut d'une disposition légale ou d'un mandat spécial (art. 1988 du Code Civil).

Il existe une disposition légale en faveur des gérants de sociétés à responsabilité limitée. La loi du 7 mars 1925 leur donne des pouvoirs illimités aussi bien pour les actes d'administration que pour les actes de disposition. Ils pourront, dès lors, consentir valablement une hypothèque sur les bateaux de la société.

Le tuteur du mineur a capacité d'aliéner sans formalité un meuble corporel du mineur pris individuellement. (Colin

(1) La femme commerçante, qui peut hypothéquer ses immeubles, pourra par analogie hypothéquer son bateau.

et Capitant, *Cours élémentaire de droit civil*, 1923, t. I, p. 509) ; il semblerait, dès lors, qu'il a le pouvoir d'hypothéquer, puisque nous avons toujours admis que le pouvoir d'hypothéquer est corrélatif du pouvoir d'aliéner. L'article 457 du Code civil lui interdit bien d'hypothéquer les immeubles du mineur, mais ne parle pas des meubles, l'hypothèque mobilière n'existant pas à cette époque. Il ne semble pas cependant qu'on puisse lui donner ce pouvoir. La vente d'un meuble peut se justifier : il peut y avoir intérêt à vendre rapidement un meuble susceptible de se détériorer. Cette raison ne peut être invoquée pour l'hypothèque : la vente et l'hypothèque ne visent pas aux mêmes fins : dans un cas, il s'agit de remplacer un objet, qui ne peut que perdre de sa valeur, par une somme d'argent qu'on pourra placer, dans l'autre, il s'agit de se constituer débiteur d'une somme qu'il faudra restituer plus tard, tout en conservant pour soi la propriété de l'objet et les risques de détérioration de cet objet.

D'ailleurs, on ne voit pas ce que pourrait garantir cette hypothèque : le tuteur ne peut, pour le compte du mineur, ni emprunter, ni reconnaître une dette antérieure, ni cautionner la dette d'autrui.

IV. — OBJET DE L'HYPOTHÈQUE FLUVIALE.

Tous les bateaux ne sont pas susceptibles d'hypothèque. Il faut qu'ils représentent une certaine valeur pour pouvoir constituer une garantie sérieuse (1). Le législateur a pensé

(1) On a fait observer également que l'hypothèque ne présente une utilité pratique que pour les bateaux d'une certaine importance. La construction et l'exploitation des bateaux de moins de 20 tonneaux ne nécessitent pas de gros capitaux, quand un appel au crédit est nécessaire, le crédit personnel est plus indiqué que le crédit réel (Desjardins, *op. cit.*).

que le meilleur critère de la valeur était le tonnage (1) et il fixe à vingt tonneaux le minimum nécessaire (art. 11). Les bateaux de vingt tonneaux sont d'ailleurs seuls soumis obligatoirement à ses règles spéciales (immatriculation, mutation, etc...). Il faut entendre ici tonnage brut, par analogie avec ce qui est admis en matière d'hypothèque maritime (*Revue int. du droit maritime*, t. XVI, p. 505 et 1639).

Dans son projet de loi, M. Plichon avait fixé ce minimum à cent tonneaux. Plusieurs Chambres de commerce (2) s'étaient élevées contre ce chiffre, qui leur semblait manifestement exagéré. « N'est-il pas contraire à l'équité et à la logique, disait notamment la Chambre de Commerce de Marseille, de refuser la faculté d'hypothéquer précisément à cette portion de la batellerie qui, à peu près dépourvue de crédit personnel, a d'autant plus besoin de s'assurer à tout le moins le crédit réel. Il faut abaisser le minimum à cinquante tonneaux (Chambre de Commerce de Marseille, Compte rendu des travaux pendant l'année 1896. Imp. et lithographie du Journal de Marseille, 1897, p. 42).

M. Lemery, trouvant que le minimum proposé était encore trop élevé, indiquait dans son rapport que « la loi pourrait sans inconvénient permettre d'hypothéquer les bateaux de moins de vingt tonneaux ».

En Grèce, les bateaux de dix tonnes sont susceptibles d'hypothèque.

En Suède, le minimum est fixé à cinq tonnes.

Il résulte de l'article 18 du projet de loi tendant à ratifier la Convention de Genève, que l'hypothèque sera applicable

(1) M. Ripert (*Droit maritime*, t. II, p. 35) fait observer que cette règle est trop uniforme : « il est bien évident qu'un navire en acier de dix-neuf tonneaux a une valeur bien supérieure à un voilier de vingt tonneaux. »

(2) Nevers, Rochefort, Mâcon, Marseille.

à tout bateau immatriculé. Or comme l'article 6 dudit projet indique que les Etats auront la faculté d'autoriser l'immatriculation des bateaux d'un tonnage inférieur à vingt tonnes, il pourra arriver que des hypothèques soient constituées sur des bateaux de moins de vingt tonnes.

L'hypothèque porte sur la coque du bateau et s'étend de plein droit aux accessoires. La loi de 1885, art. 4, l'a précisé expressément pour l'hypothèque maritime : « L'hypothèque consentie sur le navire ou portion de navire s'étend, à moins de convention contraire, au corps du navire, aux agrès, appareils, machines et autres accessoires ». La loi de 1917 est muette sur ce point : il ne semble pas cependant qu'il doive en être différemment : le mot bateau employé seul comprend en effet la coque et ses accessoires (arg. de l'article 1615 du Code Civil).

L'article 22 de la Convention internationale de Genève du 9 décembre 1930 a d'ailleurs précisé expressément cette question : « L'hypothèque s'étend à tous les objets qui, sans faire partie intégrante du bateau, lui sont attachés à demeure par leur destination, à l'exception de ceux qui n'appartiennent pas au propriétaire du bateau ».

Lors de la discussion de cette Convention, la délégation tchécoslovaque avait demandé de ne soustraire aux effets de l'hypothèque que les accessoires déclarés dans le registre comme n'appartenant pas au propriétaire du bateau.

M. Ripert fit observer que cette énumération au registre serait une source de complications, aussi la proposition tchécoslovaque ne fut-elle pas retenue.

A l'égard de l'hypothèque, les machines, chaudières, armement fixe et mobile, mâts, voiles, cordages, etc..., attachés à un bateau pour son exploitation, se trouvent dans la même situation que les meubles attachés à un immeuble

pour son exploitation par le propriétaire de l'immeuble. Ils sont frappés les uns et les autres par l'hypothèque qui grève le bateau ou l'immeuble. On pourrait d'ailleurs préciser dans l'acte d'obligation que l'hypothèque ne grèvera que la coque, à l'exclusion des accessoires. On ne pourrait pas, par contre, grever uniquement ces accessoires.

En outre, séparés du bateau, ces accessoires cessent d'être susceptibles d'hypothèque, car comme le dit M. Desjardins (*op. cit.*, p. 379), « détachés du bateau, ils n'en font plus partie intégrante, leur identité ne peut plus être légalement déterminée et l'hypothèque dont ils seraient l'objet ne serait susceptible d'aucune publicité effective ».

Le fret fait-il partie des accessoires du bateau ?

Cette question a été tranchée par la négative par la plupart des auteurs (1). Les meubles corporels composant l'armement sont seuls l'accessoire du bateau ; le fret peut faire l'objet d'une mise en gage, il ne peut être atteint par l'hypothèque, même avec une stipulation expresse de l'acte. Desjardins remarquait à ce sujet « que si on a remplacé le gage par l'hypothèque, c'est pour conserver au débiteur l'administration et la jouissance de la chose grevée et que si celui-ci renonce au fret, la forme hypothécaire n'a plus sa raison d'être » (*op. cit.*, p. 379).

En Belgique, cependant, l'hypothèque et les privilèges s'étendent au fret. La loi précise expressément qu'au regard des hypothèques, le fret est l'accessoire du bateau (Ann. parl., Ch. des représ., 1907-1908, p. 251) (2).

(1) M. Ripert (*op. cit.*, n° 1064). Desjardins (*op. cit.*, p. 379) Lyon-Caen et Renault (*op. cit.*, n° 1625). En sens contraire, Vidal Naquet *Isaïste et vente des navires*, p. 71).

(2) Il en est de même à l'égard des privilèges ou lorsqu'il s'agit de l'abandon du bateau.

Mais il ne faut pas oublier qu'il s'agit ici d'une dérogation aux principes juridiques. M. Standaert avait déclaré en effet, lors de la discussion de la loi de 1908 : « Je crois, quant à moi, que le fret, de par sa nature juridique même, ne doit jamais et en aucune circonstance, être considéré comme l'accessoire du bateau ou du navire. Seule, une disposition expresse de la loi peut, pour tel cas spécial, assimiler le fret aux accessoires de ces bâtiments ».

En effet, à l'exception de l'affrètement coque nue (*locatio navis*) qui constitue au point de vue juridique un louage de chose, l'affrètement semble constituer un louage d'industrie, qu'il s'agisse uniquement de l'engagement de transporter des marchandises contre paiement d'un fret (*locatio operis vehendorum mercium*) ou qu'il s'agisse de l'affrètement d'un bateau armé et équipé (*locatio navis et operatum magistri et nauticorum*).

La nature juridique du fret ne permet pas dès lors de l'assimiler, par rapport à l'hypothèque, aux loyers d'un immeuble.

Si le législateur de 1917 n'avait pas précisé qu'un bateau en construction est également susceptible d'hypothèque, la question aurait été très délicate ; on aurait pu se demander si le bateau qui n'avait pas encore navigué avait la qualité juridique d'un bateau, et si, à défaut de cette qualité, l'hypothèque qu'on allait conférer ne serait pas nulle comme portant sur un meuble ordinaire. On aurait pu également se demander s'il était possible d'hypothéquer ce bateau qui n'existait pas encore, et si l'hypothèque ne serait pas nulle, faute d'objet.

Ces questions sont tranchées par l'article 13, qui dispose, expressément « que l'hypothèque peut être constituée sur un bateau en construction ». Comme il n'est pas encore

immatriculé, une substitution frauduleuse est à craindre ; pour y parer, des formalités sont requises avant l'hypothèque : une déclaration sera faite au préalable au bureau d'immatriculation ; indiquera la longueur de la quille du bateau, et approximativement, les dimensions, le jaugeage présumé, le lieu et la date de la mise en chantier.

L'article 2 du projet de code fluvial indique que « l'hypothèque peut être constituée sur un bateau en construction. Dans ce cas, elle doit être inscrite sur un folio provisoire du registre de bateaux dont dépend le lieu de construction. L'autorité chargée de la tenue du registre délivrera un certificat provisoire ».

Il résulte des dispositions légales que les travaux doivent avoir atteint un certain degré d'avancement pour que l'hypothèque soit possible : il faut au moins que la quille soit édifiée, puisqu'on doit en indiquer la longueur. Du reste, il paraîtrait bien imprudent de prendre une hypothèque sur un monceau de planches non encore assemblées.

Cette hypothèque sur un bateau en construction est utile à deux catégories de personnes : d'abord aux constructeurs qui, après avoir employé tous leurs capitaux disponibles à la construction, seraient dans l'impossibilité de l'achever faute d'argent et de crédit, ensuite à l'armateur, dans le cas de construction à forfait ; après avoir versé d'importants acomptes, l'armateur se trouverait sans garantie devant une faillite du constructeur.

L'Allemagne ne connaît pas l'hypothèque sur bateaux en construction, mais un projet de loi a été déposé qui en organise l'application. Actuellement, le constructeur allemand est protégé par un droit de rétention appelé « droit légal de gage du constructeur ». Ce droit n'est révélé par aucune inscription au registre des bateaux. Il disparaît par l'extinc-

tion de la créance, par la remise volontaire de la possession du bateau, par la vente forcée aux enchères du bateau.

La législation suédoise ne permet pas non plus l'hypothèque sur bateau en construction.

« Si celui pour le compte de qui un bateau est construit a fait ou promis de faire au propriétaire du chantier ou au constructeur, en vue de cette construction, une avance de fonds ou de matériaux de construction, il a toutefois la faculté de faire inscrire l'acte dressé à ce sujet dans un registre spécial auprès des autorités municipales de la ville où s'effectuent les travaux de construction, ou, si ceux-ci sont exécutés à la campagne, de la ville la plus proche. Cette inscription a lieu par conséquent auprès d'une autre autorité que celle qui tient le registre des hypothèques. Le privilège qu'elle confère prend rang avant les hypothèques sur le bateau, mais après les gages ». (Société des Nations, VIII, Communications et transit 1926, VIII, 13, Suède, p. 41, n° 14).

En Suisse, les bateaux en construction sont traités comme des choses mobilières ordinaires. Ils ne peuvent donc pas être hypothéqués.

En Belgique (art. 26), au Danemark (art. 11), en Grèce, aux Pays-Bas, les bateaux en construction sont, comme en France, susceptibles d'hypothèque.

DEUXIÈME PARTIE

Publicité.

GÉNÉRALITÉS

Toute hypothèque fluviale doit être rendue publique. Il n'existe à cet égard aucune exception, puisque la batellerie ne connaît pas les hypothèques occultes des mineurs, des interdits et des femmes mariées. Cette publicité s'accomplit au moyen d'une inscription sur des registres, dont toute personne peut obtenir des copies ou des extraits.

I. — FONCTIONNAIRES CHARGÉS DE PROCÉDER A L'INSCRIPTION

Ces registres ne sont pas les mêmes que ceux qui servent à l'immatriculation et dont la tenue est confiée aux Ponts et Chaussées. Ils sont tenus par les greffiers des tribunaux de Commerce. Nous avons vu l'inconvénient d'avoir deux registres distincts. Le Crédit Foncier de la Marine (De l'hypothèque des navires ou bateaux, op. cité) indiquait que trois administrations paraissaient susceptibles de remplir cette fonction : les conservateurs des hypothèques, les receveurs des douanes, les agents des contributions indirectes.

Les conservateurs des hypothèques, par leur grande connaissance et leur expérience des questions hypothécaires (leur institution remonte à l'édit de 1771), paraissaient les premiers indiqués. On faisait observer toutefois qu'ils

n'avaient aucune connaissance des opérations de jaugeage et de toute la législation relative à la navigation fluviale.

Les receveurs des douanes, chargés de la conservation maritime, étaient par contre familiarisés avec les opérations de jaugeage, les mutations de propriété, et les hypothèques en général. Mais cette administration paraissait opposée à ce surcroît de travail. D'autre part, les bureaux des douanes, situés sur le littoral et aux frontières de terre, auraient rendu plus difficile l'accomplissement des formalités.

Quant aux agents des contributions indirectes chargés de la rédaction des procès-verbaux de jaugeage, ils paraissaient les plus qualifiés, puisqu'en thèse générale, l'organisation la meilleure est celle existante.

Le projet de loi voté par le Sénat ne confiait cette fonction à aucune de ces trois administrations. Il en chargeait les agents du ministère des Travaux Publics.

Ce choix ne parut pas heureux à M. Lémery : « Les agents ordinaires du Ministère des Travaux Publics, lit-on dans son rapport, sont hors d'état de résoudre les difficultés si délicates du régime hypothécaire, que des praticiens éprouvés ne résolvent qu'avec peine. Au surplus, ils touchent un traitement modeste, ne présentent aucune surface, et n'ont versé aucun cautionnement. Aussi le projet stipule qu'un règlement d'administration publique déterminera les garanties de capacité professionnelle dont ils seront tenus de justifier et fixera le cautionnement qu'ils devront fournir.

En somme, sous couvert de confier à l'administration des Ponts et Chaussées ce service nouveau, le projet institue, en réalité, un corps de conservateurs des hypothèques sans le titre. Les greffiers des tribunaux de commerce revendiquent cette fonction. Ils s'appuient sur les points suivants : 1° Ils ont un cautionnement ; 2° Ils offrent des garanties profes-

sionnelles ; 3° Ils connaissent des affaires maritimes et fluviales de leur ressort ; 4° Ils sont déjà conservateurs des hypothèques mobilières ».

Les arguments donnés par M. Lémery firent impression ; l'amendement proposé fut adopté sans objection.

En Allemagne, ce sont les tribunaux qui sont chargés de la tenue du registre.

En Belgique, c'est le conservateur du bureau des hypothèques d'Anvers.

En Grèce, ce sont les consuls de Grèce à Galatz ou à Braila.

Aux Pays-Bas, ce sont les conservateurs des hypothèques.

En Suède, c'est le tribunal de première instance de Stockholm.

Une autre question s'était posée, celle du nombre de bureaux de conservation des hypothèques.

Le projet de M. Plichon ne prévoyait qu'un seul bureau pour toute la France, à Paris, au Ministère des Travaux Publics (art. 1^{er}), à l'exemple de ce qui existe actuellement en Belgique, qui ne connaît que le bureau d'Anvers, à l'exemple également de ce qui existe actuellement en France, pour les inscriptions hypothécaires sur les actions de la Banque de France immobilisées, qui ne peuvent être prises qu'au premier bureau des hypothèques de la Seine.

Cette proposition souleva de vives protestations de la part des Chambres de Commerce de Lyon, Saint-Quentin, Nantes, Rouen et Marseille. Un seul bureau leur paraissait tout à fait insuffisant : il ne manquerait pas d'être rapidement encombré, ce qui causerait de préjudiciables retards dans l'accomplissement des formalités. Huit à dix bureaux paraissaient le minimum indispensable à la Chambre de Commerce de Marseille (Chamb. de Comm. de Marseille,

Compte rendu des travaux pendant l'année 1896, p. 42).

La question fut reprise par M. Plichon. Il proposa alors la création de quatre bureaux, soit un par région : bassin de la Loire, bassin du Nord et de l'Est, bassin de la Gironde, bassin du Rhône. C'était encore insuffisant : en matière commerciale, on ne doit rien négliger pour aller vite. Il y aura dès lors autant de greffes de commerce susceptibles de recevoir les inscriptions que de bureaux d'immatriculation : le tableau annexé au décret en prévoit douze : Compiègne, Lille, Charleville, Nancy, Paris, Dijon, Nevers, Bourges, Nantes, Lyon, Bordeaux et Bayonne. La compétence de chaque greffe sera limitée aux bateaux immatriculés au bureau du lieu où se trouve le greffe.

Dans certains pays étrangers, il n'existe qu'un seul bureau : en Belgique (bureau des hypothèques d'Anvers), au Danemark (bureau du registre des bâtiments de commerce à Copenhague), en Suède (tribunal de première instance de Stockholm).

II. — GREFFE COMPÉTENT

Le greffe du tribunal de commerce compétent est celui du lieu de l'immatriculation du bateau. En cas de changement de bureau d'immatriculation, c'est le greffe du tribunal de commerce du lieu du nouveau bureau d'immatriculation qui devient compétent. Les inscriptions prises sur un même bateau ne pourraient se trouver éparpillées sur plusieurs registres ; ce serait là une dangereuse complication et une cause de lenteur pour les tiers intéressés à connaître la situation hypothécaire d'un bateau.

Pour les hypothèques prises sur les bateaux en construction, le greffe compétent est celui du lieu où a été faite la déclaration préalable à l'hypothèque prescrite par l'article 13.

III. — INSCRIPTIONS

a) Par qui l'inscription est requise.

Les inscriptions sont requises par le créancier (1). Il ne semble pas qu'une autre personne puisse le faire à sa place, puisque la loi de 1917 exige que les bordereaux soient signés par le requérant. Il y a là certainement une dérogation au droit commun, d'après lequel un simple gérant d'affaires a qualité pour requérir l'inscription pour le compte du créancier.

L'article 2148 du code civil dispose que « les bordereaux sont signés par le requérant ou son représentant ». Dans l'article 18 de la loi de 1917, les mots « ou son représentant » ont disparu. La même disposition existe pour l'hypothèque maritime. En 1874, le rapporteur fit observer à ce sujet que « l'acte sous seing privé ne présente pas certaines des garanties qu'offre l'acte authentique, nous avons cru trouver un supplément de garantie dans la nécessité de faire signer les bordereaux par le bénéficiaire de l'hypothèque ». Cette raison serait acceptable, si la signature du créancier n'était pas exigée pour l'inscription prise en vertu d'un acte notarié. Or, dans le silence de la loi, elle paraît indispensable, même dans ce cas.

La législation belge est beaucoup plus libérale, puisque, dans le cas d'hypothèque contractée par le capitaine en cours de voyage, le conservateur des hypothèques d'Anvers inscrit sur le vu d'un simple télégramme contenant les indications nécessaires pour l'inscription (art. 15).

Il est vrai que, pour que cette formalité opère tous ses effets légaux, il faut que, dans les trois mois à compter de

(1) Nous savons qu'il n'existe pas d'inscription d'office en matière d'hypothèque fluviale.

l'inscription ou de l'hypothèque, l'acte soit présenté au conservateur des hypothèques (Smeesters, p. 46, n° 26).

b) Pièces à produire.

Pour prendre inscription, le requérant doit produire au greffier du tribunal de commerce quatre pièces :

1° L'original ou l'expédition de l'acte d'affectation hypothécaire. Si l'acte est sous seing privé ou reçu en brevet, le greffier conserve l'original qui lui est remis.

S'il est reçu en minute, le greffier restitue l'expédition (art. 18).

La production de cette pièce n'est pas une condition substantielle de la validité de l'inscription en droit commun (Civ. cass., 18 juin 1823). Il ne semble pas qu'il en soit autrement en matière d'hypothèque fluviale. Le greffier engagerait sa responsabilité pour ne pas s'être conformé aux prescriptions de la loi, mais il n'en résulterait pas une nullité.

2° Le certificat d'immatriculation, ou, pour les bateaux en construction, le récépissé de la déclaration à faire préalablement à la constitution d'hypothèque.

La production de cette pièce n'est pas exigée par la loi, mais par le règlement (art. 25).

Ce certificat qui, aux termes de l'article 5 de la loi, doit reproduire très exactement le contenu de l'inscription au registre matricule (nom ou devise du bateau, tonnage maximum, type auquel il appartient, la plus grande longueur, gouvernail non compris, et la plus grande largeur, la force en chevaux de sa machine motrice, s'il en a une, la cote du bateau, son bureau de jaugeage, les nom, prénoms, profession, domicile et nationalité du propriétaire) permettra au greffier de vérifier très facilement à quel bateau se rapporte l'hypothèque, et d'éviter ainsi des erreurs qui n'au-

raient pas manqué de se produire, lorsque la désignation du bateau hypothéqué est défectueuse dans l'acte d'affectation ou dans les bordereaux.

Le greffier devra restituer ce certificat, après y avoir mentionné l'inscription hypothécaire qu'il a formalisée. L'absence de mention engagerait la responsabilité du greffier à l'égard des tiers qui auraient pu traiter dans l'ignorance de l'hypothèque ; elle ne serait pas une cause de nullité de l'inscription.

Il a été, en effet, indiqué ci-dessus que M. Hostié avait précisé, lors de la Conférence pour l'unification du droit fluvial (Comptes rendus et texte, p. 33) que « la non conformité de ce document avec les indications du registre ne pouvait affecter en rien la valeur de l'hypothèque ».

L'utilité de cette mention a été contestée, ses inconvénients semblent graves. Les autorités du port où le bateau fera escale seront ainsi mises au courant de la situation hypothécaire, ce qui n'était pas indispensable.

Pour y remédier, la convention de Genève a prévu la faculté de mentionner ces inscriptions hypothécaires sur un document séparé, qui devra toujours se trouver à bord.

3° et 4° Deux bordereaux identiques, signés du requérant. Ils doivent contenir certaines mentions indiquées par l'article 18, qui est la reproduction presque textuelle de l'article 2148 du code civil. Les seules modifications qui y sont apportées sont celles motivées par la nature de l'hypothèque fluviale.

Les bordereaux doivent mentionner :

1° Noms, prénoms, profession, domicile et nationalité du créancier et du débiteur ; 2° Date et nature du titre ; 3° Montant de la créance ; 4° Conventions relatives aux intérêts et au remboursement ; 5° Nom et désignation du bateau, date

et numéro de l'immatriculation, ou de la déclaration préalable, pour les bateaux en construction ; 6° Election de domicile dans la localité où siège le tribunal de commerce.

La loi du 31 mai 1924 sur l'hypothèque des aéronefs exige une élection de domicile, non dans la localité où siège le tribunal de commerce, mais dans celle où se trouve le bureau d'immatriculation de l'aéronef.

Les mentions que doivent contenir les bordereaux sont à peu près les mêmes dans tous les pays étrangers.

La Convention internationale, dans son article 23, fixe le minimum d'indications des bordereaux : « L'inscription hypothécaire doit indiquer au moins le créancier, le montant de la créance, le taux des intérêts et les conditions d'exigibilité de la somme principale et des intérêts.

Son renvoi à l'acte constitutif d'hypothèque peut tenir lieu de la mention dans l'inscription des conditions d'exigibilité, pourvu que cet acte, ou une copie certifiée conforme, soit déposé au bureau chargé de tenir les registres pour la publicité des droits ».

La loi est muette sur la sanction de l'omission d'une ou de plusieurs mentions. Il faut sur ce point s'en rapporter au droit commun qui a été fixé par la loi du 1^{er} mars 1918. « L'omission n'entraîne la nullité de l'inscription que lorsqu'il en est résulté un préjudice aux tiers. La nullité ne pourra être demandée que par ceux auxquels l'omission ou l'irrégularité porterait préjudice et les tribunaux pourront, selon la nature et l'étendue du préjudice, annuler l'inscription ou en réduire l'effet ». (art. 2148 du Code Civil)

L'article 85 de la loi hypothécaire belge est dans le même sens : il décide que l'omission d'une ou de plusieurs formalités n'entraîne la nullité de l'inscription que lorsqu'il en résulte un préjudice au détriment des tiers.

Les juges apprécient donc si l'inexactitude ou l'omission dans l'inscription a causé un préjudice aux tiers ; dans ce cas seulement, ils annulent l'inscription.

L'article 24 du décret indique que chaque bordereau d'inscription ne peut s'appliquer qu'à un seul bateau. Cette exigence est la conséquence du caractère réel de la publicité. Nous verrons en effet ci-après (4^e partie) que la publicité n'est pas personnelle comme en matière immobilière. Il est ouvert sur le registre des inscriptions un compte à chaque bateau, et non à chaque propriétaire. Si un bordereau s'appliquait à plusieurs bateaux, le greffier se serait trouvé dans l'obligation d'extraire ce qui concernait chaque bateau pour le mentionner à chaque compte.

Le greffier copie littéralement un des bordereaux sur le registre des inscriptions (article 34 du décret). La loi du 1^{er} mars 1918 a dispensé les conservateurs des hypothèques de ce travail de copie ; les bordereaux déposés sont reliés et forment eux-mêmes le registre des inscriptions (art. 2150 du Code civil). M. Ripert (*op. cit.*, n° 1080) fait observer que cette réforme aurait pu être étendue à l'hypothèque maritime et qu'il est regrettable qu'on ait oublié de le faire. On peut faire la même observation pour l'hypothèque fluviale.

Puisque le greffier recopie l'un des bordereaux, on pourrait s'étonner qu'il en conserve un exemplaire, qui fera en somme double emploi avec la copie. Il faut y voir une décharge de sa responsabilité. Il pourra, le cas échéant, justifier qu'il a reproduit littéralement le contenu des bordereaux qui lui avaient été présentés.

La formalité accomplie, le greffier restitue un des exemplaires du bordereau, au pied duquel il certifie que l'inscription a été prise. Ce certificat engage la responsabilité

du greffier : il est la preuve, non seulement que l'inscription est prise, mais encore qu'elle est conforme au bordereau.

IV. — A PARTIR DE QUEL MOMENT ET JUSQU'A QUELLE ÉPOQUE L'INSCRIPTION PEUT ÊTRE PRISE

L'inscription peut être prise depuis la naissance de l'hypothèque jusqu'à son extinction. Aucun délai minimum ou maximum n'est imposé pour l'accomplissement de cette formalité.

Il en est de même en Belgique (art. 29), en Allemagne, aux Pays-Bas ; toutefois, ici l'inscription est nécessaire pour la validité de l'acte.

En droit commun, certains événements arrêtent le cours des inscriptions. La loi de 1917 étant muette à ce sujet, il faut admettre par analogie qu'il en sera de même pour les inscriptions d'hypothèque fluviale.

D'ailleurs, comme en droit civil, les créances hypothécaires non inscrites en délai utile ne s'éteindront pas, mais deviendront de simples créances chirographaires. Ces événements sont au nombre de quatre :

1° L'inscription d'un acte ou jugement translatif, constitutif ou déclaratif de propriété ;

2° Le jugement déclaratif de faillite ou de liquidation judiciaire.

L'inefficacité des inscriptions dans ce cas sera purement relative, et ne pourra être opposée que par les créanciers de la masse.

En outre, l'arrêt ne se produira pas pour les inscriptions prises en vue de garantir le paiement des intérêts d'une créance hypothécaire inscrite avant le jugement déclaratif.

Nous savons que cette règle, applicable à la faillite ou à

la liquidation judiciaire, ne s'étend pas à la déconfiture d'un débiteur.

3° Le décès du débiteur avec acceptation de sa succession sous bénéfice d'inventaire.

Cette règle est générale et s'applique également aux successions échues à des mineurs, à qui l'article 461 ne permet pas d'accepter autrement que sous bénéfice d'inventaire.

Du reste, l'inscription prise sur une succession bénéficiaire pourra devenir valable, si l'héritier bénéficiaire accepte la succession purement et simplement, ou est déclaré héritier pur et simple.

En Belgique, en cas de décès du débiteur, l'inscription doit obligatoirement être prise dans les trois mois du décès (Smeesters, p. 102, n° 67).

4° Transcription du procès-verbal de saisie.

Peut-on prendre inscription après la perte du bateau ?

Cette inscription aurait une certaine utilité, puisqu'elle permettrait au créancier de bénéficier d'un rang privilégié dans la répartition de l'indemnité d'assurance.

L'indemnité d'assurance n'est pas la représentation du bateau : elle est le résultat d'un contrat aléatoire, la contrepartie des primes versées. Il semble dès lors qu'il serait difficile de prendre inscription sur un objet qui n'existe pas : l'inscription serait nulle faute d'objet. Cependant, il ne faut pas oublier que le créancier hypothécaire, en conformité de la loi de 1889, prend la qualité de cessionnaire légal de l'indemnité d'assurance et, à ce titre, il devrait être préféré aux autres créanciers chirographaires qui viendraient à pratiquer une saisie-arrêt.

V. — EFFETS DE L'INSCRIPTION

L'inscription a plusieurs effets :

1° Elle fait connaître aux tiers les hypothèques qui grèvent le bateau, et les leur rend opposables. A cet égard, rien ne peut remplacer l'inscription. L'hypothèque non inscrite est inopposable aux tiers, même s'ils en connaissent l'existence : « elle est légalement ignorée ».

Les registres tenus par les greffiers sont publics, comme ceux des conservateurs des hypothèques immobilières. Toute personne peut requérir un état sans avoir à justifier d'un intérêt. Toutefois, on ne peut compulser soi-même les registres ; on sait que cet usage existe en Italie et qu'à certaines heures, on peut prendre directement connaissance du texte des inscriptions.

2° Elle détermine le rang des hypothèques par l'ordre de priorité des dates.

C'est ici, comme pour les hypothèques immobilières, à la fois une application et une dérogation à la règle : « *Prior tempore potior jure* ». En effet, après avoir indiqué que les créanciers sont appelés au paiement par ordre d'inscription, la loi déroge à ce principe et indique que les hypothèques inscrites le même jour viennent en concours, nonobstant la différence des heures de l'inscription (art. 20, § 2). Cette dérogation est difficile à justifier : en matière commerciale, l'heure a une importance primordiale : on aurait dû donner la préférence à celui qui se serait fait inscrire le premier. Il a plus de mérite que les autres, puisqu'il a été plus diligent : « *Jura vigilantibus subveniunt, non dormientibus* ». On porte au premier inscrit un préjudice que rien ne justifie. Les pièces, à leur arrivée au greffe, reçoivent un numéro d'ordre ; il était simple d'indiquer que ce numéro déterminerait le rang des inscriptions prises le même jour.

En Belgique, sous l'empire de la loi de 1879 (art. 142),

il en était de même. « Tous les créanciers inscrits le même jour exerçaient leur hypothèque en concurrence. Actuellement, entre inscriptions de même date, le rang s'établit par le numéro d'ordre d'inscription ». (Smeesters, p. 103, n° 67).

3° Elle conserve le rang de l'hypothèque pendant dix ans. L'article 21 est la reproduction de l'article 2154 du Code civil : « L'inscription ayant plus de dix ans de date est périmée ».

La durée est la même pour l'hypothèque maritime et pour les nantissements sur fonds de commerce.

Cette formalité du renouvellement décennal est une source de procès, la doctrine est unanime à la critiquer, et le législateur de 1917 aurait dû la supprimer.

Théoriquement, on ne comprend pas la nécessité de la réitération de cette formalité. Le renouvellement d'une inscription n'ajoute rien à la publicité déjà opérée (Baudry-Lacantinerie et de Loynes, t. III, n° 17118, p. 69). L'inscription devrait conserver son effet autant que dure l'action, et l'action dure autant que la créance. L'inscription hypothécaire devrait donc durer autant que la créance qu'elle est destinée à garantir. Cette idée est du reste parfaitement conforme à la nature de l'hypothèque et aux principes généraux du droit (Aubry et Rau, t. III, p. 280, note 2). Le Crédit Foncier de la Marine (*op. cit.*, p. 13) indiquait que le meilleur système consisterait à faire valoir l'inscription pendant la durée du prêt. « Il importe, en effet, si l'on veut favoriser le développement du crédit, de supprimer toutes les formalités qui constituent une gêne ou un danger pour le prêteur. Outre les frais de renouvellement, le prêteur doit toujours craindre qu'un renouvellement tardif, causé par un simple oubli, par un empêchement quelcon-

que, ne lui fasse perdre les sûretés attachées à sa créance. Toutefois, les navires n'ayant pas en général une durée supérieure à trente années, les prêts étant rarement faits pour plus de vingt-cinq ans, on pourrait admettre, pour éviter l'encombrement, les péremptions par vingt-cinq ans ».

Une exception a été faite en faveur du Crédit Foncier de France. L'article 47 du décret du 28 février 1852 indique en effet que les inscriptions hypothécaires prises au profit du Crédit Foncier de France sont dispensées pendant toute la durée du prêt du renouvellement décennal. Il n'y avait aucune raison de ne pas l'étendre à tous les créanciers.

On a bien fait observer que les inscriptions seraient fort longues : elles nécessiteraient des recherches difficiles. Cependant, puisque ces recherches sont possibles pour le Crédit Foncier, pourquoi ne le seraient-elles pas pour de simples particuliers ?

S'il n'y avait pas de renouvellement, il y aurait moins de registres, les recherches s'en trouveraient moins longues, d'autant plus que, pour les hypothèques fluviales, la publicité est réelle et non personnelle : les recherches en seraient simplifiées.

Les frais de radiation qu'on ne pourrait éviter se compenseraient avec les frais de renouvellement qu'on aurait économisés.

Le Trésor y trouverait lui-même son avantage, l'impôt de 16 % sur le revenu des créances serait plus généralement acquitté, puisqu'aucune radiation ne peut plus maintenant être effectuée sans justification du paiement de cet impôt.

En Belgique, l'inscription conserve le rang hypothécaire pendant quinze ans.

Le renouvellement est fait dans les formes de l'inscription primitive. Il est requis par le dépôt de deux nouveaux bordereaux. Bien que la loi de 1917 ne le précise pas, ces bordereaux devront mentionner expressément qu'ils ont pour objet le renouvellement de telle inscription. A défaut, l'inscription requise ne prendrait rang qu'à partir du dépôt des bordereaux.

4° Enfin, en cas de réalisation du gage, l'inscription garantit au même rang que le capital trois années d'intérêts en plus de l'année courante.

L'article 2151 ancien du Code civil contenait une formule analogue « deux années et l'année courante ». Cette formule avait donné lieu à de nombreuses critiques, car elle conduisait entre créanciers à une inégalité de traitement ; suivant l'époque de l'inscription, l'année courante pouvait comprendre pour les uns quelques jours à peine, pour les autres une année presque entière. La loi du 17 juin 1893 a modifié ce texte, l'inscription hypothécaire sur immeuble ne conserve plus que trois années d'intérêts.

Il est dès lors assez singulier que le législateur de 1917 soit revenu à l'ancienne formule. Rien ne pouvait le justifier ; il semble que c'est le résultat d'une inadvertance.

L'article 21, § 2 de la Convention de Genève précise que l'hypothèque ne peut garantir les intérêts pour une durée de plus de trois années en sus de l'année courante.

Les effets de l'inscription hypothécaire varient avec les pays.

En Belgique, ils sont les mêmes qu'en France. En Allemagne, contrairement à ce qui a lieu pour l'inscription de la propriété, qui n'a aucun effet de droit privé, l'inscription au registre des bateaux est indispensable pour faire naître l'hypothèque.

Il est à noter toutefois qu'en cas de cession de créance, la mention d'émargement ne produit aucun effet en ce qui concerne la transmission de la créance. Elle ne constitue qu'une rectification des mentions portées au registre.

Aux Pays-Bas et en Suisse, l'inscription est nécessaire tant à l'égard des parties qu'à l'égard des tiers.

En Suède, c'est l'inscription également qui donne naissance à l'hypothèque.

VI. — RADIATION

L'article 23 de la loi de 1917, qui pose le principe de la radiation des hypothèques fluviales, est la reproduction presque textuelle de l'article 2157 du Code civil relatif aux radiations d'hypothèques immobilières : « Les inscriptions hypothécaires sont rayées soit du consentement des parties intéressées ayant capacité à cet effet, soit en vertu d'un jugement en dernier ressort ou passé en force de chose jugée. »

Il distingue également deux sortes de radiations : les radiations volontaires, effectuées en vertu d'une mainlevée consentie par les parties intéressées et ayant capacité à cet effet, et les radiations judiciaires, effectuées en vertu d'un jugement devenu définitif.

Radiation volontaire.

a) *Conditions de fond.* — Les conditions de fond sont ici les mêmes que celles requises pour une mainlevée d'hypothèque immobilière. Les parties intéressées sont celles à qui profite l'inscription : le titulaire de l'inscription ou ses ayants cause, héritiers, successeurs ou cessionnaires. La ca-

pacité consiste dans la libre disposition de la créance pour sûreté de laquelle l'hypothèque avait été constituée.

b) *Conditions de forme.* — Sur ce point, le législateur de 1917 apporte une importante dérogation au droit commun : alors qu'on ne peut consentir mainlevée d'une inscription d'hypothèque immobilière (art. 2158 du Code Civil), d'une inscription d'hypothèque maritime (art. 15 de la loi de 1885) et d'une inscription de nantissement ou de privilège de vendeur de fonds de commerce (art. 29 de la loi de 1909) que par acte authentique, on peut donner mainlevée d'une inscription d'hypothèque fluviale par acte sous seing privé. Cette dérogation résulte des termes de l'article 24 de la loi, qui dispose que la radiation est opérée sur « le dépôt d'un acte de consentement », alors que l'art. 2158 prescrit le dépôt de l'expédition de l'acte authentique ».

Aux yeux de certains auteurs (Aubry et Rau ; Laurent), l'authenticité n'est requise que pour la garantie de l'administration qui procède à la radiation, la capacité de celui qui consent la mainlevée étant ainsi étudiée deux fois : par le notaire d'abord, par l'administration ensuite.

Aux yeux de certains autres auteurs, elle n'est exigée que dans l'intérêt du créancier, le notaire devant le mettre en garde contre les fraudes de son débiteur.

Dans un acte sous seing privé, dit-on, « le créancier pourrait être victime d'une artificieuse rédaction ».

Quoi qu'il en soit, le législateur de 1917 a jugé un acte sous seing privé suffisant pour constater la mainlevée d'une inscription d'hypothèque fluviale ; il ne lui a pas semblé logique d'être plus sévère pour l'extinction que pour la naissance de l'hypothèque.

Lors de la discussion de la loi sur l'hypothèque maritime, M. Grivard avait fait observer à ce sujet « qu'une

inscription opérée sans droit n'est pas un fait de bien grave conséquence : le dommage qu'elle cause est complètement effacé lorsque l'annulation en a été prononcée. Il en est tout autrement d'une radiation, qui, lors même qu'elle aurait été le résultat d'un consentement frauduleusement supposé, n'en produirait pas moins des effets définitifs au profit des tiers. »

La législation allemande prévoit que, lorsque l'inscription a été rayée à tort, l'hypothèque est éteinte par l'aliénation du bateau à un acquéreur de bonne foi.

M. Ripert (*op. cit.*, p. 2083) fait observer que les surprises ne sont guère à craindre dans l'hypothèque maritime, qui ne met en présence que des gens très éclairés sur leurs droits. On peut en dire autant de l'hypothèque fluviale.

En Belgique, la mainlevée est consentie par acte notarié ou sous seing privé.

En Grèce, par contre, un acte sous seing privé ne peut suffire, un acte notarié est indispensable.

L'article 21 prescrit une formalité spéciale, qui n'existe en droit commun que pour les obligations souscrites au profit du porteur de la grosse : « Dans le cas où l'acte constitutif d'hypothèque est sous seings privés, ou si, étant authentique, il a été reçu en brevet, il est communiqué au greffe du tribunal de Commerce et, séance tenante, mention y est faite de la radiation totale ou partielle. »

Bien que la loi ne le dise pas, une semblable mention de radiation devra être apposée sur le certificat d'immatriculation.

EFFETS DE LA RADIATION

La radiation a pour effet d'annuler l'inscription sur le registre du greffier, de telle sorte que les tiers en ignore-

ront désormais l'existence. En faisant disparaître l'inscription, elle fait par là même disparaître tous les effets qui y étaient rattachés. A défaut de termes exprès, la radiation n'emporte ni extinction du droit hypothécaire, ni remise de la dette (art. 1286 du Code civil). Une nouvelle inscription pourrait être requise ultérieurement.

Ces effets ne sont pas spéciaux à la radiation de l'hypothèque fluviale : il suffit donc de les signaler.

Radiation judiciaire.

La radiation judiciaire de l'hypothèque fluviale ne diffère en rien de la radiation judiciaire de l'hypothèque immobilière.

Tous ceux qui ont intérêt à la radiation peuvent la demander : le débiteur, les créanciers postérieurs, le tiers détenteur, etc...

L'action est dirigée soit seulement contre le bénéficiaire de l'inscription qui refuse de donner mainlevée, soit à la fois contre le bénéficiaire et le greffier, lorsque c'est ce dernier qui refuse de radier.

La demande en radiation s'intente par un ajournement rédigé dans la forme des exploits introductifs d'instance et signifié à la personne et au domicile du titulaire de l'inscription. Si ce dernier a élu un domicile dans l'inscription, c'est à ce domicile que doit être remis l'exploit. Toutefois, il est admis que le débiteur a la faculté de le remettre au domicile réel du créancier.

La procédure est soumise au préliminaire de conciliation.

Sur tous ces points, aucune dérogation n'a été apportée au droit commun.

Lorsque la demande en radiation est principale, elle doit être portée devant le tribunal civil de l'arrondissement où l'inscription a été prise, et où le créancier a élu domicile.

Au sujet de la compétence du tribunal civil, M. Flandin avait fait observer que « Lorsque fut instituée l'hypothèque maritime, le législateur de 1874, impressionné par le caractère de célérité que l'on s'accorde à reconnaître à la justice consulaire, avait attribué compétence aux tribunaux de commerce ; mais l'expérience ne fut pas heureuse, et le législateur de 1885 dut substituer la compétence des tribunaux civils à celle de la juridiction commerciale » (Rapport, 16 septembre 1916, p. 444).

Si le bateau vient à changer de bureau d'immatriculation, le droit d'ordonner la radiation passera au tribunal civil de l'arrondissement où l'inscription aura été transférée. Les mots « où l'inscription a été prise » sont synonymes de « lieu où le bateau a été immatriculé », puisque l'inscription ne peut pas être prise ailleurs qu'au greffe du tribunal de commerce du lieu où le bateau est immatriculé.

Lorsque la demande en radiation est accessoire, c'est-à-dire lorsqu'elle se rattache à un débat portant par exemple sur la validité de la créance, le tribunal compétent est le tribunal du domicile du défendeur.

TROISIÈME PARTIE

Effets de l'hypothèque.

I. — A L'ÉGARD DU DÉBITEUR

Tant que le créancier n'exerce pas l'action hypothécaire, le propriétaire conserve l'administration du bateau. Il peut l'exploiter comme il l'entend, sans que le créancier ait le droit de s'interposer ; ses pouvoirs s'arrêtent aux actes qui seraient de nature à déprécier la valeur du bateau. Le créancier hypothécaire pourrait s'opposer à toute dégradation, à tout changement dans la nature de la navigation, à tout acte de mauvaise administration. La loi de 1917, pas plus que le Code civil, n'a prévu les faits qui sont de nature à diminuer la valeur du gage. C'est au juge qu'il appartient d'apprécier la nature et la gravité de ceux qui lui sont soumis (J. G., art. 1188, n° 87).

Il conserve également la jouissance du bateau. Il continue à en percevoir les fruits et revenus sous forme de fret.

L'hypothèque ne met pas obstacle à une nouvelle constitution d'hypothèque, qui prendra rang à sa date d'inscription. Elle ne met pas obstacle non plus à une aliénation du bateau qui, grâce au droit de suite, continuera entre les mains des tiers à être grevée de l'hypothèque ; les droits du créancier ne seront donc en rien modifiés. Toutefois, s'il y avait fraude, l'article 45 prévoit l'application de l'article

408 du Code pénal : « Tout fait tendant à détourner frauduleusement un bateau grevé d'une hypothèque régulièrement inscrite est puni des peines portées à l'article 408 du Code pénal. L'article 463 du même code peut être appliqué. »

La question est plus délicate pour la vente séparée des machines, de l'outillage, des agrès. Il y a ici analogie avec les meubles attachés à l'immeuble en qualité d'immeubles par destination. La jurisprudence reconnaît au propriétaire le droit de les détacher de l'immeuble pour les vendre ou en disposer d'une manière quelconque (Planiol et Ripert, *Traité élém. de Droit civil*, 1926, t. II, n° 3087). Il est certain qu'il y aura là un danger pour le créancier ; détachés du bateau, ces objets reprendront leur caractère de meubles ordinaires, non susceptibles d'hypothèque : le créancier ne pourra aller les saisir entre les mains de l'acquéreur. La règle de l'article 2279 reprendra son effet.

Nous allons voir, en étudiant le droit de suite, que le créancier ne sera pas cependant complètement désarmé contre une vente de ce genre.

Jusqu'à la saisie, les droits du propriétaire sur le bateau ne se trouveront pas sensiblement modifiés par l'hypothèque. C'est cette formalité qui leur fera subir la première atteinte. Encore faut-il observer que cette restriction ne sera pas spéciale à la saisie pratiquée par un créancier hypothécaire : la saisie pratiquée par un créancier chirographaire produirait le même résultat.

Toute saisie, quelle qu'elle soit, rend indisponibles les biens saisis. Il en est ainsi de la saisie-arrêt pour les créances, de la saisie-exécution pour les meubles, de la saisie-immobilière pour les immeubles, il en sera de même de la saisie organisée par la loi de 1917 pour les bateaux. Du reste, le législateur ayant suivi de très près la procé-

dure de la saisie-immobilière, il semble que les effets de la saisie seront ici analogues à ceux de la saisie-immobilière.

L'effet de la transcription de la saisie n'est pas d'exproprier le débiteur, qui conserve la propriété du bateau, mais de lui en faire perdre la jouissance. Il détient désormais le bateau pour le compte du saisissant et des créanciers hypothécaires. Il est séquestre judiciaire, comme l'indique l'article 681 du Code de procédure civile, qui reçoit ici application.

De cette qualité de séquestre découlent les conséquences suivantes : le débiteur ne peut plus faire d'actes d'administration, au détriment du saisissant et des créanciers inscrits. Il perd la jouissance des fruits, il en devient comptable.

L'article 685 du Code de procédure civile indique un effet de la transcription du procès-verbal de saisie qui n'existe qu'au profit des créanciers hypothécaires même non saisissants : c'est l'immobilisation des fruits. Les sommes qui représentent les fruits de l'immeuble viennent s'ajouter au prix de l'immeuble, pour être distribuées avec ce prix aux seuls créanciers hypothécaires d'après l'ordre de leurs inscriptions.

Les dispositions de cet article s'appliqueront-elles au fret du bateau ?

D'après la généralité des auteurs, le fret reste en dehors de ces dispositions.

D'ailleurs, comme l'indique M. Vidal-Naquet, cette question n'a qu'un intérêt théorique. Il est rare, en effet, qu'un bateau saisi puisse continuer à naviguer.

Le deuxième effet de la transcription de la saisie, c'est de porter atteinte au droit d'aliénation du débiteur. Le bateau saisi, comme en général tout objet saisi, se trouve frappé d'indisponibilité.

Le saisi demeure propriétaire jusqu'à l'adjudication, mais il ne peut plus aliéner au préjudice du saisissant, des créanciers inscrits, et des créanciers privilégiés. L'article 686 du Code de procédure, bien qu'il ne vise que les immeubles, s'applique certainement aux bateaux saisis. « La partie saisie ne peut, à compter du jour de la transcription de la saisie, aliéner les immeubles saisis, à peine de nullité, et sans qu'il soit besoin de la faire prononcer. »

L'aliénation comprend évidemment toute aliénation de la propriété, à titre onéreux ou à titre gratuit, vente ou donation. Il y a controverse en droit commun pour la constitution d'hypothèque. Il me semble plus juridique de considérer la constitution d'hypothèque comme interdite, puisqu'en réalité, elle est une aliénation partielle. Il est vrai qu'elle ne porte aucun préjudice aux droits des créanciers hypothécaires ou privilégiés, puisqu'elle ne prend rang qu'à la date de son inscription, mais elle peut porter atteinte au droit du créancier chirographaire saisissant, ce qui serait contraire à toutes les règles des saisies. Pour la saisie-exécution, on n'admet pas que l'objet saisi puisse être donné en gage, or l'hypothèque n'est autre chose qu'une constitution en gage avec dispense de dépossession.

La Cour de Cassation a bien reconnu valable une constitution d'hypothèque après la transcription de la saisie. Cette jurisprudence a été critiquée comme n'ayant pas de fondement solide.

Si le saisi a passé outre à l'interdiction d'aliéner, le saisissant pourra poursuivre la procédure sans se préoccuper de cette vente, à la condition, bien entendu, que l'inscription de la vente soit postérieure à la transcription de la saisie. Si elle était antérieure, il devrait poursuivre la saisie contre le tiers acquéreur.

II. — A L'ÉGARD DU CRÉANCIER

L'hypothèque fluviale régulièrement constituée et inscrite produit à l'égard du créancier ses deux conséquences ordinaires : droit de préférence et droit de suite. C'est ce qui résulte des articles 20 et 27 de la loi de 1917. « S'il y a deux ou plusieurs hypothèques sur le même bateau, leur rang est déterminé par l'ordre de priorité des dates d'inscription » (art. 20). « Les créanciers ayant hypothèque inscrite sur un bateau le suivent en quelques mains qu'il passe, pour être colloqués et payés, suivant l'ordre de leur inscription et après les créanciers privilégiés » (art. 27).

a) *Droit de préférence.*

Le droit de préférence attaché à l'hypothèque fluviale est analogue à celui qui profite au créancier ayant hypothèque sur un immeuble. Il sert à régler les conflits qui peuvent s'élever entre créanciers.

Trois sortes de créanciers peuvent, en effet, se présenter à la distribution du prix de vente d'un bateau, ou des indemnités versées à l'occasion d'un bateau : ce sont les créanciers privilégiés, les créanciers hypothécaires, les créanciers chirographaires.

1° *Les créanciers privilégiés.* — Les créanciers privilégiés seront appelés les premiers, même avant les créanciers hypothécaires antérieurs : « *privilegia non ex tempore sed ex causa aestimantur* ».

Il n'est ici apporté aucune dérogation au droit commun : bien que susceptibles d'hypothèque, les bateaux conservent leur caractère de meubles, et comme tels, sont grévés à la fois des privilèges généraux sur les meubles résultant de l'article 2101 du Code civil et de diverses dispositions fiscales, et des privilèges spéciaux sur les meubles résultant

de l'article 2102 du Code civil (frais de justice, frais funéraires, frais de dernière maladie, salaires des gens de service, fournitures de subsistances, créance de la victime de l'accident, contributions directes et indirectes, d'une part, créancier gagiste, frais faits pour la conservation du bateau, prix du bateau non payé, créances nées d'un accident, sur l'indemnité d'assurance, d'autre part).

Il n'a été créé aucun privilège particulier à la navigation intérieure.

Au Danemark, en Grèce, aux Pays-Bas, et en Suède, il en est de même, les seuls privilèges susceptibles de grever le bateau sont ceux du droit commun.

En Allemagne et en Belgique, par contre, le législateur n'a laissé subsister que certains privilèges du droit commun et a créé, en outre, des privilèges qui n'existent que dans la navigation fluviale et maritime.

L'article 102 de la loi allemande sur la navigation intérieure en donne l'énumération : ce sont : 1° les taxes publiques à acquitter pour le bateau et pour la navigation, en particulier, les droits de pont, d'écluse, de canaux et de port ; 2° les créances résultant de contrats de service de l'équipage ; 3° les droits de pilotage, ainsi que les frais de sauvetage et d'assistance, les contributions du bateau aux grosses avaries, les contrats conclus par le batelier dans un autre lieu que celui du port d'attache, en vue de parer à un danger urgent menaçant le bateau ou sa cargaison ; 4° Les créances résultant de la non livraison ou de l'avarie des marchandises chargées ; 5° Les créances résultant d'actes juridiques conclus par le batelier en vertu de ses pouvoirs légaux, les créances résultant de la non exécution ou de l'exécution partielle d'un contrat conclu par le propriétaire du bateau, dans la mesure où, de par ses obliga-

tions de service, le batelier doit assurer l'exécution dudit contrat ; 6° les créances pour assurances contre les accidents, l'invalidité ou la maladie.

L'article 23 de la loi belge les répartit en cinq groupes :

1° Les frais de justice, les droits de navigation, les frais de pilotage, les frais de garde et de conservation ;

2° Les créances du capitaine, de l'équipage et des autres personnes engagées à bord ;

3° Les rémunérations dues pour sauvetage ou assistance, la contribution du bateau aux avaries communes ;

4° Les indemnités pour abordage ou autres accidents de navigation, ainsi que pour les dommages causés aux ouvrages d'art des ports, docks et voies navigables, les indemnités pour lésions corporelles aux passagers et à l'équipage, les indemnités pour pertes ou avaries de cargaison ou de bagages ;

5° Les créances provenant des contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine hors du port d'attache, en vertu de ses pouvoirs légaux, pour les besoins réels de la conservation du bateau ou de la continuation du voyage.

L'existence de ces privilèges interdit aux créanciers de se prévaloir des privilèges du droit commun. L'article 23 dispose en effet expressément que les créances énumérées sont seules privilégiées (Smeesters, p. 54, n° 34).

A l'exemple des législations belge et allemande, notre projet du Code fluvial (art. 46) substitue aux privilèges du droit commun :

1° Les frais de justice faits en commun dans l'intérêt des créanciers ;

2° Les taxes et impôts publics ;

3° Les frais de garde du bateau depuis sa saisie ;

4° Les gages de l'équipage pour un mois ;

5° Les créances pour assistance ou sauvetage ;

6° Les créances de remorquage afférentes au dernier voyage ;

7° Les créances pour avaries communes.

D'autre part, alors que les privilèges des articles 2101 et 2102 sont de simples droits de préférence, et non des droits réels, les privilèges institués par le projet de Code fluvial seront, comme en Allemagne, en Belgique, aux Pays-Bas (les privilèges de l'article 318 c), en Suède, de véritables droits réels, et, contrairement à ce qui a lieu actuellement, ils s'étendront au fret.

Depuis longtemps, on s'était rendu compte de la nécessité d'unifier le droit fluvial international en ce qui concerne les privilèges et de donner une liste limitative de ceux qui devaient primer les hypothèques.

Ce travail a été accompli par la Convention internationale de Genève du 9 décembre 1930, article 28, qui établit deux sortes de privilèges : Ceux qui primeront l'hypothèque sans qu'on ait à se préoccuper de la date de leur naissance, et ceux qui ne les primeront qu'à la condition d'être antérieurs à l'inscription de l'hypothèque.

Entrent dans la première catégorie :

1° Les frais de conservation depuis la saisie, les taxes de navigation ainsi que les droits de port et de pilotage ;

2° a) Les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, des gens d'équipage et des autres personnes engagées par le propriétaire ou par le capitaine pour le service du bord, mais en ce qui concerne les gages pour une durée de six mois au plus.

b) Les primes d'assurances sociales des personnes visées ci-dessus, si cette créance est privilégiée par la loi du Tribunal saisi, mais pour une durée de trois mois au plus.

3° a) Les rémunérations dues pour sauvetage et assistance.

b) La contribution du bateau aux avaries communes, si elle est privilégiée par la loi du pays d'immatriculation et si la responsabilité du propriétaire est limitée, en ce qui concerne cette contribution, par la loi appliquée par le tribunal saisi.

Entrent dans la seconde catégorie :

1° Les indemnités dues pour dommages causés par abordage ou autres accidents de navigation à des navires ou bateaux, à des personnes ou biens autres que les personnes ou les biens se trouvant à bord du bateau même, y compris les dommages causés aux ouvrages et aux installations des ports et des voies navigables.

2° Les indemnités dues pour lésions corporelles à des personnes se trouvant à bord, pour autant que ces indemnités ne sont pas privilégiées en vertu de la lettre α du n° 2, ainsi pour perte ou avarie de la cargaison et des bagages des passagers jusqu'à concurrence de leur valeur, si ces indemnités sont privilégiées par la loi du pays d'immatriculation, et si la responsabilité du propriétaire est limitée, en ce qui concerne ces indemnités, par la loi appliquée par le tribunal saisi.

Les autres privilèges continuent à subsister, mais ils ne prennent rang qu'après l'hypothèque.

La convention précise toutefois que le tribunal saisi peut prescrire que certains de ces privilèges primeront les hypothèques, si les faits constitutifs de la créance privilégiée sont antérieurs à l'inscription de l'hypothèque et si, en outre, avant cette inscription, le créancier est devenu détenteur du bateau, ou l'a fait saisir à titre conservatoire.

Cette convention a été inspirée par deux tendances oppo-

sées : d'une part, le désir de renforcer la sécurité du créancier hypothécaire, d'où la disparition de la plupart des privilèges du droit commun, d'autre part, le désir de favoriser le développement de la navigation intérieure en protégeant des intérêts un peu trop négligés jusqu'alors, d'où la création de nouveaux privilèges.

2° *Créances hypothécaires.* — Les créanciers hypothécaires sont appelés à la répartition immédiatement après les créanciers privilégiés.

Entre eux, le rang est fixé par l'ordre de leurs inscriptions, les créanciers inscrits le même jour venant en concours.

Le créancier hypothécaire est colloqué à son rang non seulement pour le principal de sa créance, indiqué au bordereau (et non au titre de créance), mais aussi pour les intérêts de trois années, plus l'année courante.

Le taux des intérêts conservés par l'inscription est celui fixé par les parties. L'article 48 indique que l'intérêt conventionnel en matière de prêts hypothécaires sur bateaux de navigation est libre. Rien de spécial ici non plus, puisque la limitation du taux d'intérêt conventionnel est suspendue actuellement.

3° *Créanciers chirographaires.* — Après le paiement des créanciers privilégiés et le remboursement des créanciers hypothécaires, s'il subsiste un reste, il est réparti entre les créanciers chirographaires proportionnellement à leurs créances.

b) Droit de suite.

Le deuxième effet de l'hypothèque est le droit de suite, qui ne diffère pas non plus de celui institué en matière immobilière.

Dès que sa créance est exigible, le créancier hypothécaire

peut poursuivre le tiers détenteur, sans avoir à se préoccuper du rang de sa créance.

Le tiers détenteur poursuivi aura, comme en droit commun, à choisir entre trois partis :

1° Payer la dette hypothécaire, sauf à se trouver subrogé de plein droit dans les droits du créancier remboursé (art. 1251 § 3) ;

2° Délaisser. La loi de 1917 ne parle pas du délaissement.

Il ne semble pas cependant que le législateur de 1917 ait voulu l'écarter : puisque le tiers détenteur n'est tenu que *propter rem*, il semblerait difficile de lui refuser ce droit ; dès qu'il a délaissé, la cause de son obligation cesse.

Il est déchargé de l'administration du bateau, mais en conserve cependant la propriété.

3° Laisser saisir et vendre le bateau.

L'hypothèque fluviale étant toujours spéciale, conformément à l'article 2171 du code civil, l'exception de discussion ne pourra jamais être opposée.

Nous avons vu que le droit de suite ne s'applique pas aux machines, outillages, agrès, qui ont été détachés du bateau par une aliénation sans fraude. Séparés du bateau, ils perdent le caractère spécial que leur avait attribué leur incorporation au bateau ; ils ne sont plus susceptibles d'hypothèque, le droit de suite est éteint à leur égard.

Cette règle est conforme aux nécessités du commerce : il est nécessaire que les transactions s'accomplissent rapidement, sans formalités coûteuses et gênantes.

L'article 2102 § 1 du code civil permet au bailleur de revendiquer les meubles déplacés sans son consentement.

A défaut de texte, il n'est guère possible d'étendre à d'autres créanciers ce droit spécial au bailleur.

Grâce à l'action paulienne, le créancier hypothécaire n'est

cependant pas entièrement dépourvu d'action, il peut faire annuler la vente comme faite en fraude de ses droits.

L'article 400 du Code de procédure criminelle stipule que « les peines de l'article 401 sont applicables à tout débiteur, emprunteur ou tiers donneur de gage pour avoir détruit, détourné, ou tenté de détruire les objets par lui donnés à titre de gage ».

L'hypothèque est une sorte de constitution en gage sans dépossession du débiteur ; pourra-t-on lui appliquer l'article 400 ? La Chambre criminelle de la Cour de Cassation, par un arrêt du 13 mars 1909 (D. P. 1914, 1, 159), en a jugé ainsi : pourvu qu'il y ait détournement du gage, on n'a pas à distinguer s'il était en la possession du créancier ou en celle du débiteur. « Attendu, dit l'arrêt, que le paragraphe 5 de l'article 400 est conçu en termes généraux, qui ne renferment ni n'autorisent aucune distinction selon que le gage est en la possession du créancier ou en celle du débiteur ; qu'il punit dans l'un et l'autre cas le détournement du gage par celui qui l'a donné ».

Cet arrêt a été confirmé par un nouvel arrêt de la Chambre criminelle du 25 juillet 1912 (D. P. 1913, 1, 1923).

Nous avons vu d'ailleurs que l'article 45 prévoit l'application de l'article 408 du Code Pénal à tout fait tendant à détourner frauduleusement un bateau grevé d'une hypothèque.

Cette sanction s'applique au détournement des accessoires du bateau.

Cette sanction pénale sera la plus sûre garantie du prêteur.

QUATRIEME PARTIE

Extinction.

L'hypothèque fluviale s'éteint de deux façons :

1° Par voie accessoire : lorsque la créance est éteinte par un moyen quelconque, paiement, novation, compensation, confusion, remise de dette, résolution du droit de propriété du constituant, prescription libératoire.

2° Par voie principale : renonciation du créancier, perte du bateau, confiscation, prescription de l'action hypothécaire, vente volontaire suivie de purge.

Le défaut d'inscription ou de renouvellement n'éteint pas le droit hypothécaire, tant que le bateau demeure aux yeux des tiers dans le patrimoine du débiteur : il fait perdre simplement le bénéfice des effets attachés à l'inscription. Mais dès qu'un acte ou jugement translatif, déclaratif, ou constitutif de propriété a été inscrit, le défaut d'inscription ou de renouvellement éteint le droit hypothécaire.

Les théories et la jurisprudence relatives à toutes ces questions pour l'hypothèque immobilière s'appliquent sans restriction à l'hypothèque fluviale. La perte du bateau, la confiscation et la purge présentent cependant quelques particularités.

A) Perte du bateau.

Si le bateau n'est pas entièrement détruit, si la coque subsiste, l'hypothèque ne s'éteint pas. Elle continue à grever,

pour l'intégralité de la créance, le bateau et les accessoires qui ont pu être sauvés, et ce, en vertu de la règle de l'indivisibilité. En conformité de l'article 2131 du code civil, la créance devient alors immédiatement exigible, à moins que le débiteur ne confère au créancier un supplément de garantie hypothécaire.

Si la coque est détruite, l'hypothèque s'éteint : « *Si navis dissolvitur tota, hoc genus mutationis pignus exstinguit* ». En matière immobilière, la Cour de Cassation a rendu un arrêt indiquant que l'hypothèque établie sur une maison ne s'étend pas aux matériaux de la maison détruite. Par analogie, il en sera de même des objets sauvés après la perte du bateau.

Les machines, l'outillage et les accessoires quelconques qui ont pu être sauvés perdent le caractère spécial que leur incorporation au bateau leur avait donné : ils redeviennent des meubles ordinaires et ne peuvent dès lors faire l'objet d'une hypothèque.

En droit maritime, l'hypothèque subsiste sur les débris du navire. La loi belge de 1908 (art. 34) stipule même expressément que les droits des créanciers s'exercent sur les choses sauvées.

Une raison d'équité aurait dû faire adopter la même solution en matière d'hypothèque fluviale. En l'absence de texte précis dans la loi de 1917, il ne semble pas qu'on puisse déroger aux règles du droit commun.

INDEMNITÉ DE RESPONSABILITÉ

L'indemnité payée par le tiers qui a causé l'avarie prend la place du bateau à l'égard des créanciers hypothécaires : elle est la réparation du dommage qui a été apporté à leur gage.

Ils ont le droit d'agir directement contre l'auteur de l'avarie, parce qu'ils ont personnellement droit à la réparation du dommage qui leur a été causé.

Ils seront appelés à la distribution suivant leur rang.

INDEMNITÉ D'ASSURANCE

La loi du 19 février 1889 (abrogée en la forme, mais intégrée dans l'article 37 de la loi du 13 juillet 1930 sur le contrat d'assurance) relative à la subrogation légale des créanciers hypothécaires ou privilégiés dans le bénéfice de l'indemnité d'assurance a un caractère absolu et général. A défaut de texte spécial, elle se serait appliquée aux créanciers hypothécaires sur bateaux. Mais comme son application aux créanciers hypothécaires sur navires avait été tout d'abord contestée, en raison de ce que la loi de 1885 ne reproduisait plus la disposition spéciale contenue dans la loi de 1875 qui concernait cette subrogation (Trib. com. Seine, 29 décembre 1895. *Rev. int. du droit maritime*, t. XII, p. 265 ; Trib. com. de Marseille, 5 mars 1908, *ib.*, XXIII, p. 669, et, sur appel, Aix, 24 février 1909, *ibid.*, XXV, p. 235), le législateur de 1917 stipule expressément dans l'article 47 que la loi de 1889 s'applique aux créanciers hypothécaires sur bateaux.

L'inscription ne vaut pas opposition au paiement de l'indemnité, comme l'indiquait la loi de 1875. Il faut notifier l'hypothèque à la compagnie d'assurance ; cette notification n'est pas soumise aux dispositions de l'art. 1690 du code civil : une simple lettre recommandée avec avis de réception est suffisante. Tous paiements de bonne foi faits avant opposition sont valables. Les assureurs ne sont pas tenus de lever l'état des inscriptions avant d'opérer le paiement entre les mains du propriétaire (Trib. de com. de la Seine, 20 nov. 1925).

La délégation légale s'applique aux créanciers hypothécaires dans l'ordre de leurs inscriptions ; à défaut d'accord, une distribution judiciaire détermine l'ordre de préférence.

Cette disposition ne met pas le créancier à l'abri de tous risques. Il reste exposé aux vices d'une police contractée par son débiteur hors sa présence : les compagnies pourront lui opposer une résiliation, des déchéances, la règle proportionnelle, la suspension.

Ces dangers existent également pour les créanciers hypothécaires sur immeuble. Ils n'ont pas empêché le développement de l'hypothèque. Le créancier, pour éviter ces dangers, n'aura qu'à souscrire directement une police d'assurance sur le bateau de son débiteur.

CONFISCATION

La confiscation est la sanction normale en matière de douane, c'était même l'unique sanction dans notre ancien droit (Pallain, t. III, n° 2669). Elle s'applique à la marchandise, aux moyens de transport, aux objets servant à masquer la fraude. « Les marchandises servant à masquer la fraude seront confisquées avec l'objet de contrebande et les moyens de transport ». Ces mots « moyens de transport » sont pris ici dans leur sens le plus large, et s'appliquent certainement aux bateaux dans lesquels sont découverts les objets de contrebande.

En droit commun, la confiscation constitue tantôt une mesure de police, lorsqu'elle a pour but principal de retirer de la circulation des objets nuisibles ou dangereux, ou une chose dont la simple détention est considérée comme illicite (armes prohibées, boissons falsifiées) (J. G. V. Peine, n° 426), tantôt une peine (confiscation du fusil en cas de délit de chasse).

En matière de douanes, de contributions, d'octroi, la confiscation n'a jamais le caractère de peine ; elle tient à la fois de la mesure de police (confiscation des marchandises prohibées) et de la réparation civile : (indemniser l'administration des pertes que lui a fait subir la fraude).

De là vont découler des conséquences importantes pour les créanciers ayant hypothèque sur le bateau confisqué.

Si la confiscation était une peine, en vertu du principe de la personnalité de la peine, elle ne pourrait préjudicier en rien aux droits des créanciers inscrits. Du fait qu'elle est indépendante de toute idée de peine, la confiscation sera opposable à tous tiers détenteurs et à tous créanciers hypothécaires.

Elle ne sera pas prononcée contre le propriétaire du bateau, mais contre le bateau lui-même. C'est ce qu'exprime nettement un arrêt de la Cour de Cassation du 5 février 1915. « La confiscation n'a rien de personnel et doit atteindre l'objet en quelques mains qu'il se trouve ».

« L'effet de la confiscation prononcée par le tribunal est de rendre l'Etat propriétaire *erga omnes* ; les droits de la douane sur les marchandises confisquées sont exclusifs et absolus. De même qu'elles ne peuvent être revendiquées par le propriétaire, de même, le prix que la douane aura obtenu de leur vente, qu'il ait ou non été consigné, ne pourra être réclamé par aucun créancier, même privilégié » (M. Allix, à son cours 1929-1930).

PURGE

Comme en matière ordinaire, la purge est le moyen pour le tiers détenteur d'un bateau d'offrir son prix (ou la valeur représentative, quand le titre d'acquisition

ne comporte aucun prix) aux créanciers inscrits (1). Elles les met ainsi en demeure, ou d'accepter le prix offert, ce qui leur fait perdre, quand ils ne viennent pas en rang utile, leur droit de recours contre le tiers détenteur, ou, s'ils trouvent le prix insuffisant, de requérir la mise aux enchères du bateau en se portant enchérisseur pour un prix supérieur de 1/10^e.

La loi de 1917 (art. 28) ne parle que de l'acquéreur et du prix. Le code civil (art. 2183 et 2184) parle de l'acquéreur et du donataire, du prix et de l'évaluation de la chose. Doit-on conclure que le droit de purger les hypothèques fluviales est réservé exclusivement à l'acquéreur ?

Il n'est guère possible que le législateur ait voulu apporter ici une dérogation au droit commun ; il a simplement indiqué le cas qui se présente le plus souvent, celui de l'acquéreur. Il faut, dès lors, conclure que pourront également purger : les donataires, les légataires à titre particulier et d'une manière générale tout tiers détenteur qui n'est pas obligé personnellement à la dette.

Tant que le tiers détenteur n'est pas poursuivi, aucun délai ne lui est imposé pour remplir les formalités de purge. Par contre, dès qu'il a reçu la sommation du créancier, il est tenu de procéder dans la quinzaine à la notification prescrite par l'article 28, sous peine de perdre son droit de purger. Le législateur de 1917 a réduit le délai accordé par l'article 2183, qui est d'un mois. En matière commerciale, il faut agir avec le plus de célérité possible.

En droit commun, la première formalité à accomplir est la transcription de l'acte de vente ou de donation (art. 2181). En matière fluviale, il semble, bien que la loi soit muette,

(1) Nous savons qu'il n'existe pas de créanciers hypothécaires occultes.

que la formalité analogue d'inscription au greffe soit indispensable, puisqu'elle mettra obstacle à de nouvelles inscriptions : les créanciers peuvent valablement s'inscrire tant que le titre du tiers détenteur ne leur est pas opposable. Or, s'ils n'ont pas été touchés par les notifications, ils ne pourraient se voir opposer les effets de la purge. Tout serait à recommencer à leur égard.

QUE DOIT NOTIFIER LE TIERS DÉTENTEUR ?

Le tiers détenteur doit notifier :

1° Un extrait de son titre indiquant la date et la nature du titre (ce qui permet bien de supposer qu'il n'y a pas que l'acquéreur qui peut purger, car il serait bien inutile d'indiquer qu'il s'agit d'une vente, s'il ne pouvait s'agir d'un autre acte), le nom, le n° d'immatriculation, l'espèce et le tonnage du bateau (pour que le créancier puisse s'assurer qu'il s'agit bien du bateau sur lequel porte son hypothèque).

« Les charges faisant partie du prix », c'est-à-dire le prix et les charges. Sur ce point, l'article 2183 est plus net « le prix et les charges faisant partie du prix ». Les charges sont les frais qui, en principe, n'incombent pas à l'acquéreur. Il faudra indiquer en outre les frais et loyaux coûts du contrat.

La mention relative au prix est la plus importante de la notification ; c'est elle qui permet au créancier d'opter dans le sens qui lui paraîtra le plus avantageux.

Cet extrait n'a pas à mentionner le nom du vendeur ni celui de l'acquéreur. Ces indications se trouveront dans la requête en vertu de laquelle agit l'huissier.

2° Un tableau sur trois colonnes, contenant : la 1^{re}, la date des inscriptions, la 2^e, le nom des créanciers, la 3^e, le montant des créances inscrites.

3° L'acquéreur ajoute qu'il est prêt à acquitter sur-le-champ les dettes hypothécaires jusqu'à concurrence de son prix (par suite d'erreur, le texte indique : de leur prix) sans distinction entre les dettes exigibles ou non.

Cette disposition est la reproduction de l'article 2184 du code civil.

4° L'indication du lieu où le bateau se trouve et doit rester amarré.

Cet amarrage est très important, car il donne compétence au tribunal civil du lieu qui doit ordonner la mise aux enchères.

L'article 29 édicte la nullité de la notification en cas de déplacement volontaire du bateau.

5° Constitution d'avoué.

Il est à remarquer que ce n'est pas le tribunal de commerce qui est compétent, c'est le tribunal civil ; le ministère d'avoué sera donc nécessaire.

La notification produit des effets : à l'égard du tiers détenteur et à l'égard des créanciers inscrits.

A L'ÉGARD DU TIERS DÉTENTEUR

L'offre de payer sur-le-champ peut modifier les conditions primitives de l'achat : si le prix était à terme, il devient immédiatement exigible. Conséquence pratique, il en résulte un préjudice pour l'acquéreur, qui se trouve ainsi contraint de payer plus qu'il ne devait, une créance exigible ayant plus de valeur qu'une créance à terme.

Il pourra agir en dommages-intérêts contre son vendeur s'il ne l'a pas prévenu, conformément à l'article 1626 du Code civil des inscriptions qui grevaient le bateau.

En Belgique, le tiers détenteur se contente de déclarer

qu'il acquittera les dettes et charges hypothécaires jusqu'à concurrence du prix ou de la valeur déclarée.

La purge ne lui fait pas perdre les termes et délais accordés au débiteur originaire.

Il y a toutefois exception pour les créances à terme qui ne viennent que pour partie en ordre utile : celles-là sont immédiatement exigibles. (Smeesters, pp. 111 et 112, n° 77).

Il se forme un lien de droit entre le tiers détenteur et les créanciers inscrits à qui a été faite la notification. A leur égard, il se trouve obligé directement et personnellement ; il ne peut plus se libérer que par le paiement ou la consignation.

Les créanciers auront droit aux intérêts, à compter de leur sommation, et, à défaut de sommation, à compter de la notification.

A L'ÉGARD DES CRÉANCIERS

Grâce à la notification, les créanciers seront à même de juger s'il est plus avantageux pour eux d'accepter le prix ou de requérir la mise aux enchères. En droit commun, les créanciers ont quarante jours pour prendre une décision. Ici le délai est réduit à dix jours. En matière commerciale, on doit autant que possible aller vite. Il ne faut cependant rien exagérer et on a critiqué avec juste raison le peu de durée de ce délai. L'acceptation s'induit du défaut de surenchère dans le délai imparti.

Si un créancier n'accepte pas l'offre, il signifie par huissier une réquisition de mise aux enchères. La loi de 1917 indique que cette signification est faite à l'acheteur. Il est indispensable de la signifier également aux autres créanciers inscrits et au précédent propriétaire. Elle sera faite au domicile élu dans l'inscription ; elle pourra être faite éga-

lement au domicile réel des parties : la loi n'a rien précisé à ce sujet.

La réquisition de mise aux enchères doit contenir l'offre de porter le prix à un dixième en sus. Elle doit également contenir caution pour le paiement du prix et des charges. L'obligation de donner caution sera parfois gênante, si le prix est important. C'est ici qu'on s'apercevra plus spécialement de l'inconvénient d'avoir réduit le délai de réflexion à dix jours. Il semble qu'on aurait pu dispenser de caution le créancier notoirement solvable. La réquisition doit enfin contenir assignation devant le tribunal civil pour faire ordonner la mise aux enchères.

La loi de 1917 se réfère pour la vente aux enchères à la procédure établie pour les ventes sur saisie.

Le législateur belge s'est montré beaucoup plus large envers le créancier.

Il lui accorde un délai de quarante jours pour signifier sa réquisition de mise aux enchères.

Le créancier s'engage à porter le prix à $1/20^{\circ}$ en sus et non $1/10^{\circ}$.

Il ne doit donner caution que jusqu'à concurrence de 25 % du prix et des charges (Smeesters, p. 112, n° 78).

CINQUIÈME PARTIE

L'hypothèque dans ses rapports avec le greffe et l'enregistrement.

A. — *Greffe.*

La loi du 5 juillet 1917 et le décret du 3 avril 1919 chargent le greffier des tribunaux de commerce :

1° De tenir les registres nécessaires à la publicité des actes et jugements translatifs, constitutifs ou déclaratifs de propriété ou de droits réels et des procès-verbaux de saisie.

2° De faire toutes les opérations nécessaires pour les inscriptions de ces actes ou jugements, pour les inscriptions d'hypothèques ; les renouvellements, les mentions d'antériorité, de subrogation, de changement de domicile et de radiation, ainsi que pour les transferts d'inscriptions.

3° De délivrer les états et certificats.

Ces fonctions se rapprochent beaucoup de celles que remplissent les conservateurs des hypothèques pour les immeubles. Ces attributions n'étaient d'ailleurs pas toutes nouvelles pour les greffiers, puisqu'ils étaient déjà chargés de la publicité des inscriptions de nantissement et de privilège de vendeur de fonds de commerce.

1° *Registres.* — Le décret crée trois registres : celui des dépôts, celui des inscriptions, et celui des transcriptions de saisie. Tous ces registres sont cotés et paraphés par le Pré-

sident du Tribunal de Commerce. Ils sont tenus sans blanc ni interligne.

a) *Registre des dépôts :*

Le Greffier porte sur le registre des dépôts toutes les pièces déposées pour l'accomplissement d'une formalité. Il en délivre un reçu détaché de la souche. Ce reçu est daté et signé. Il contient : 1° un n° d'ordre ; 2° la date du dépôt ; 3° le nom des parties ; 4° le nombre et la nature des pièces déposées, le but du dépôt ; 5° le nom et la devise du bateau, la date et le numéro d'immatriculation, ou de la déclaration préalable à l'hypothèque, quand il s'agit d'un bateau en construction.

b) *Registre des inscriptions :*

Le Greffier ouvre sur le registre des inscriptions un compte à chaque bateau, lors de la première réquisition d'inscription de mutation ou d'hypothèque.

Pour faciliter les recherches, il indique succinctement en tête de ce compte les caractéristiques du bateau : nom, devise, numéro et date de l'immatriculation.

Il divise ensuite le compte en deux parties : dans la première, il complète les caractéristiques du bateau : type, tonnage, longueur, largeur, force, nom, prénoms, domicile et nationalité du propriétaire. Ces renseignements permettent l'identification complète du bateau. Si ces caractéristiques viennent à changer, le greffier l'indique par une mention.

Dans la deuxième partie du compte et dans une 1^{re} colonne, le greffier indique la date et le numéro sous lequel les pièces ont été enregistrées sur le registre des dépôts ; dans la 2^e colonne, le greffier copie littéralement l'acte ou le jugement translatif ou déclaratif, le bordereau d'inscription hypothécaire. Il y mentionne en outre, les changements de

domicile élu, les subrogations, les cessions d'antériorité, les radiations d'inscriptions hypothécaires, les transcriptions de saisie.

La manière dont est tenu ce registre constitue une réforme importante dans le système de la publicité en France.

En effet, les conservateurs des hypothèques tiennent les registres par noms des parties. Il en résulte de graves difficultés, quand il s'agit d'établir une origine de propriété ou de connaître la situation hypothécaire du chef des précédents propriétaires. Il faut retrouver les noms et prénoms de tous les propriétaires antérieurs : la moindre lacune, la moindre erreur de prénoms ou d'orthographe peuvent avoir de graves conséquences.

En matière fluviale, les registres seront tenus par bateaux : chacun d'eux aura un compte particulier, où seront énoncés au fur et à mesure toutes les mentions qui pourront les concerner : mutations, droits réels, hypothèques, etc...

Comme la France, la Belgique connaît deux systèmes de publicité : le premier repose sur le nom des personnes, il s'applique à la propriété immobilière, le second repose sur le nom du navire ou du bateau, il s'applique à la propriété maritime ou fluviale.

« Pour rechercher si le navire est grevé d'hypothèque, on ne doit plus se préoccuper du propriétaire actuel, ni des propriétaires antérieurs ; on trouve au nom de chaque navire le tableau complet de sa situation juridique » (Smeesters, p. 42, n° 21).

2° *Inscription.*

Nous avons indiqué que, pour requérir une inscription d'hypothèque, il fallait présenter au greffier : l'acte d'affectation hypothécaire, le certificat d'immatriculation et deux bordereaux.

Le greffier indique sur le registre des dépôts la remise qui lui est faite. Il en délivre récépissé. Il copie ensuite l'un des bordereaux sur le registre des inscriptions (1).

Le greffier n'est pas juge de la validité des bordereaux. Quel qu'en soit le contenu, il doit obéir à la réquisition d'inscription, son rôle est purement passif. Il a été jugé en matière d'hypothèque immobilière que le conservateur ne commet aucune faute, lorsqu'il néglige d'avertir le créancier d'une erreur par lui commise dans le bordereau, bien qu'il s'en soit aperçu (Cass., 25 nov. 1872, D. P. 73, 1, 134). Cette jurisprudence s'applique par analogie au greffier en matière d'hypothèque fluviale. Sa responsabilité serait par contre engagée, s'il n'inscrivait pas l'inscription, ou s'il l'inscrivait tardivement, ou différemment des bordereaux déposés.

La question fut agitée de savoir s'il n'était pas préférable de donner au greffier le rôle actif du Register de l'Act torrens. Comme ce dernier, il aurait eu alors pour mission d'étudier les titres présentés, de s'assurer de la capacité des parties, de voir si aucun obstacle légal ne s'opposait à l'inscription. En cas d'empêchement, il aurait pu surseoir à l'opération, tant que les parties n'auraient pas produit des pièces régulières, il aurait pu mander auprès de lui les créanciers qui refusent de comparaître, leur demander leurs titres, leur déférer le serment.

Ce rôle aurait donné plus de sécurité aux créanciers et aurait pu de ce fait attirer plus de prêteurs : but recherché par le législateur.

Ce système n'a pas prévalu. On n'a pas voulu charger la responsabilité des greffiers et leur faire supporter les con-

(1) Nous avons vu que la réforme de la loi du 1^{er} mars 1918 relativement à l'enlissement des bordereaux ne s'applique pas en matière d'hypothèque fluviale.

séquences de leurs erreurs d'interprétation : « Les greffiers ne sont pas des juristes, on ne peut leur demander de rechercher les risques d'annulation des contrats ». On peut ajouter qu'il y aurait eu là une sérieuse cause de retard pour la prompte expédition des affaires.

Dès que le greffier a copié le bordereau sur le registre des inscriptions, il certifie, par une mention apposée à la fois sur le bordereau destiné au bénéficiaire de l'inscription et sur le certificat d'immatriculation, que la formalité a été accomplie.

Cette mention sera la preuve que l'inscription a bien été prise et qu'elle est conforme au bordereau.

Le greffier place ensuite dans ses archives un des bordereaux ; il pourra ainsi justifier, le cas échéant, qu'il a procédé à une copie littérale. Il y joint l'original de l'acte d'affectation.

3° *Radiation.*

Comme en droit commun, la radiation ne se fait pas par le bâtonnement du texte de l'inscription, mais par une mention qui se réfère à l'acte ou au jugement en vertu duquel elle est opérée.

Il ne suffit pas de justifier au greffier que l'acte d'affectation était irrégulier, ou que la créance est éteinte : il n'est pas juge de la question et ne doit radier qu'avec l'autorisation expresse du bénéficiaire de l'inscription, ou sur l'ordre exprès d'un jugement.

Il n'a pas non plus à apprécier si la radiation a été consentie à tort ou à raison : il doit radier dès qu'on lui présente la preuve matérielle du consentement à la formalité ou l'ordre de justice. Il ne peut discuter la sincérité des énonciations.

Toutefois, conformément au droit commun, il doit s'assu-

rer que toutes les conditions requises sont remplies : c'est-à-dire si le consentement a bien été donné, si les parties avaient qualité et capacité, si le jugement est devenu définitif.

La loi de 1917 est muette sur tous ces points, mais on peut raisonner par analogie avec ce qui se passe en matière d'hypothèque immobilière.

4° *Délivrance des états et certificats.*

Puisque les registres sont publics, toute personne a le droit de requérir des états et certificats. Il n'est pas nécessaire de justifier de son identité ou d'un intérêt quelconque. Il suffit d'une réquisition écrite, ou même verbale, si le requérant ne sait écrire.

Le greffier serait responsable de ne pas obtempérer à la réquisition.

Le greffier répond des erreurs et des omissions dans les états et certificats qu'il délivre, lorsque la cause de ces erreurs ou omissions ne résulte pas de la réquisition. L'article 2197 du code civil stipule expressément cette responsabilité pour les conservateurs des hypothèques. La loi de 1917 est muette à ce sujet, mais comme cette responsabilité ne diffère pas de celle résultant de l'article 1382, il n'est pas douteux qu'elle s'applique également au greffier.

Ces erreurs sont relativement rares en matière d'hypothèque immobilière. Elles seront encore plus rares en matière d'hypothèque fluviale, puisqu'ici, la publicité est réelle, et qu'il sera difficile de se tromper sur le bateau visé dans la réquisition, d'autant plus que le certificat d'immatriculation (ou une copie) devra toujours accompagner la réquisition.

Les articles 2202 et 2203 du code civil établissent des sanctions à l'encontre des conservateurs qui ne se conformeraient pas aux prescriptions légales. Comme il s'agit ici de

sanctions ayant un caractère pénal, en vertu de la règle *nulla poena sine lege*, il ne sera pas possible de les appliquer au greffier.

B) Enregistrement.

L'art. 26 dispose que le droit d'enregistrement de l'acte constitutif d'hypothèque authentique ou sous seing privé est fixé à un franc pour mille francs du montant de la créance.

Cette disposition appelle deux observations :

La première, c'est qu'elle est conforme au principe posé par la loi de frimaire, qui d'ailleurs a été depuis sensiblement étendu, que toute opération juridique qui constate un mouvement de valeurs est passible du droit proportionnel.

La deuxième, c'est que la quotité du droit est le dixième de celui qui est exigé sur les actes d'obligation en général ; le droit n'est que de un pour mille en principal (soit 1,50 avec les décimes) alors qu'il est de un pour cent en principal (soit 1,50 également avec les décimes) pour les obligations ordinaires.

L'hypothèque est consentie à titre de garantie accessoire. Elle ne change pas la nature de l'obligation principale.

Quelle est donc la raison de cette dérogation ?

Pour la détermination des droits d'enregistrement, ce sont tantôt des préoccupations d'ordre purement fiscal qui dirigent le législateur, tantôt des considérations d'ordre économique ou social. Ici ce sont les préoccupations d'ordre économique qui ont prévalu. Il fallait encourager les prêts à la navigation, en permettant d'assurer sans trop de frais une garantie au prêteur.

Nous avons d'ailleurs d'autres exemples où l'arbitraire législatif a été tempéré par des facteurs économiques : par faveur pour l'agriculture, les assurances agricoles bénéfi-

cient d'un tarif plus bas que les autres assurances, allant même jusqu'à l'exemption (C. E., art. 271 § 11, 11, 15) ; par faveur pour l'agriculture, les échanges d'immeubles ruraux sont à certaines conditions exempts de droit (C. E. art. 271 § 15 et 315 § 2 n° 76). Par faveur pour le commerce, les actes de prêt sur dépôt ou consignation de marchandises, fonds publics français et actions de compagnies d'industries et de finances contenant indication que les fonds sont destinés à servir au commerce de l'emprunteur, sont admis à l'enregistrement moyennant un droit fixe actuellement de vingt-deux francs cinquante. C'est une dispense formelle et définitive du droit proportionnel de 1,50 dans un cas déterminé, mais fréquent : le prêt commercial avec nantissement (loi du 8 septembre 1830).

De même, les actes constituant des avances sur titres autres que les fonds d'Etat français, constatés par actes sous seing privé, sont dispensés de l'enregistrement dans un délai déterminé (Loi du 11 septembre 1919).

L'enregistrement de l'acte de mainlevée appelle les mêmes observations. Il s'agit également ici d'un droit proportionnel, ce qui est conforme aux principes, puisqu'il y a libération. La quotité est en outre réduite : 0,04 pour cent, alors qu'en matière immobilière, elle vient d'être portée à 0,75 %.

Les raisons qui justifient le peu d'importance de ce droit sont ici les mêmes que celles données ci-dessus pour le droit d'enregistrement de l'acte d'obligation.

En Belgique, les actes d'obligation contenant hypothèque fluviale sont soumis à deux droits de 0,60 %. Le premier droit est dû sur l'acte de prêt, le deuxième sur la convention d'hypothèque. Mais il n'est perçu aucune taxe hypothécaire.

SIXIÈME PARTIE

Les résultats. **Ce qui entrave le développement** **de l'hypothèque fluviale.** **Conflits de lois.**

Tout semble avoir été mis en œuvre pour favoriser le développement de l'hypothèque fluviale.

Pour les prêteurs : sécurité juridique plus grande qu'avec l'hypothèque du droit commun.

a) Le danger des hypothèques occultes n'est plus à redouter, puisque le législateur n'a pas créé d'hypothèque légale.

b) La publicité du droit de propriété est mieux assurée, puisque l'inscription ne se limite pas seulement aux actes et jugements translatifs de propriété ou de droits réels, mais s'impose également pour ceux qui ne sont que constitutifs ou énonciatifs.

c) Le mode de publicité est plus perfectionné, puisque cette publicité est réelle et non plus personnelle : il suffira de se reporter au compte du bateau sur le registre du greffier pour connaître à la fois le nom du propriétaire actuel et les charges qui grèvent le bateau.

Pour les emprunteurs : économies importantes que ne présente pas l'hypothèque du droit commun :

Economie dans les frais de constitution et de mainlevée, puisque le ministère du notaire devient facultatif.

Economie dans les droits d'enregistrement, puisqu'ils sont réduits au minimum.

De tels avantages pouvaient laisser espérer de brillants résultats.

Ces espérances ont été déçues.

A Bayonne, aucune inscription n'avait encore été requise le 16 août 1933.

A Lyon, de 1917 à 1932, il n'y a eu que 101 inscriptions, avec un maximum annuel, en nombre, de 22 et, en capital, de 500.000 francs.

Années	Nombre d'inscriptions	Capital garanti
1917	Néant	Néant
1918	Néant	Néant
1919	Néant	Néant
1920	1	17.000
1921	Néant	Néant
1922	2	40.000-282.847
1923	3	35.000-40.000-40.000
(les deux de 40.000 sont collectives, c'est-à-dire s'appliquent à 2 bateaux mais garantissent la même somme).		
1924	3	20.000-49.950-90.000
1925	18	2 collect. de 60.000
		2 collect. de 130.000
		11 collect. de 120.000
		1 de 65.000
		1 de 27.000
		1 de 8.000

Années	Nombre d'inscriptions	Capital garanti
1926	8	1 de 75.000 1 de 35.000 1 de 85.000 4 collect. de 240.000 1 de 20.500
1927	1	18.000
1928	1	25.000
1929	8	1 de 10.000 7 collect. de 150.000
1930	14	14 collect. de 200.000
1931	20	20 collect. de 500.000
1932	22	22 collect. de 300.000

*
**

A Bordeaux, le nombre annuel maximum est encore moins élevé : 11 en 1931. Le capital maximum est cependant légèrement supérieur : en 1932, il a atteint 617.160 francs.

Années	Nombre d'inscriptions	Capital garanti
1917	Néant	Néant
1918	Néant	Néant
1919	Néant	Néant
1920	2	41.000 fr.
1921	3	37.300 »
1922	7	96.669 20
1923	2	39.890 90
1924	6	190.000 »
1925	2	165.177 53
1926	3	33.500 »
1927	2	49.500 »
1928	3	107.985 35

Années	Nombre d'inscriptions	Capital garanti
1929	1	23.000 »
1930	4	85.000 »
1931	11	204.800 »
1932	10	647.160 »

*
* *

A Lille, les résultats ont été beaucoup plus importants : en 1931, le nombre d'inscriptions a atteint 116 pour un capital de 13.510.521 fr.

Années	Nombre d'inscriptions	Capital garanti
1917	Néant	Néant.
1918	Néant	Néant.
1919	Néant	Néant.
1920	4	569.000 fr.
1921	16	280.740 »
1922	35	594.680 »
1923	45	933.957 »
1924	38	581.283 »
1925	58	2.016.318 »
1926	55	2.858.259 »
1927	52	1.416.322 »
1928	64	1.978.752 »
1929	84	2.023.600 »
1930	99	10.682.171 »
1931	116	13.510.521 »
1932	91	8.886.635 »
(au 18 août)	32	(1) 3.553.429 »

(1) Il ne m'a pas été possible de connaître les résultats des autres greffes, aucune enquête générale n'a encore été faite par le ministère des Travaux publics et les greffiers, autres que ceux de Lyon, Bordeaux, Bayonne et Lille qui se sont empressés avec une extrême obligeance de me donner les renseignements ci-dessus, n'ont pas cru devoir satisfaire à mes demandes ou m'ont demandé des sommes considérables pour se livrer à des recherches.

*
* *

A quoi faut-il attribuer l'insuccès relatif de l'hypothèque fluviale ?

Il semble que c'est en premier lieu à la nature même du gage : tout prêteur doit envisager l'acquisition éventuelle du gage. Au cas de vente aux enchères du bateau, s'il y a carence d'offre, le prêteur doit, s'il ne veut pas consacrer définitivement une perte, s'il veut courir la chance d'une revente ultérieure à un prix satisfaisant, être à même de faire porter les enchères pour son compte. Peu de capitalistes acceptent de courir une pareille éventualité. Les banques spécialisées sont le plus souvent seules disposées à accepter un pareil risque. D'autant plus que le législateur de 1917 exige de l'adjudicataire, même créancier inscrit, la consignation du prix dans les vingt-quatre heures (art. 42). Les prêteurs ne seront pas toujours disposés à déboursier une somme importante.

Il semble en second lieu que les causes de l'insuccès de l'hypothèque fluviale résident dans les risques courus par le prêteur, lorsque le bateau passe à l'étranger.

a) Certains pays permettent l'immatriculation des bateaux étrangers et ne se préoccupent pas de savoir si le bateau n'a pas été déjà immatriculé dans son pays d'origine. Cette double immatriculation est possible aux Pays-Bas, en Allemagne, et même en Belgique.

Aux Pays-Bas, l'immatriculation des bateaux est expressément autorisée par les textes.

En Allemagne, l'immatriculation n'est pas basée sur la nationalité du propriétaire, mais sur la situation du port d'attache : tout bateau pourra être inscrit, si son port d'attache est sur le territoire du Reich allemand.

En Belgique, l'immatriculation des bateaux étrangers est interdite en droit, elle est tolérée en fait.

Grâce à cette nouvelle immatriculation, le batelier pourra facilement éluder ses engagements.

b) D'ailleurs la double immatriculation n'est pas le seul danger pour les prêteurs hypothécaires : qu'arrivera-t-il si le bateau est saisi à l'étranger ?

L'hypothèque sera-t-elle reconnue par des pays qui ne connaissent pas encore cette sûreté réelle, comme l'Autriche, la Hongrie, la Lettonie, la Roumanie, la Tchécoslovaquie ? Et même dans le cas où elle serait reconnue, ses effets seront-ils les mêmes que dans le pays où elle a été constituée ? De nombreux privilèges nationaux risquent de faire perdre au créancier hypothécaire les avantages résultant de son droit de préférence.

Intéressé par cette situation dangereuse, le Comité du droit privé institué par la Commission centrale pour la navigation du Rhin a essayé d'y remédier en élaborant une première étude sur l'unification du droit privé fluvial.

A son tour, le Comité du droit fluvial de la Société des Nations a « repris les travaux du comité rhénan, en a élargi le cadre en vue de trouver des solutions susceptibles d'être appliquées à l'ensemble du réseau fluvial européen ».

Enfin s'est tenue à Genève le 17 novembre 1930 une conférence où étaient représentés la plupart des Etats Européens (1). Elle a revu à nouveau les textes déjà élaborés d'une façon approfondie et a abouti à la Convention internationale de Genève du 9 décembre 1930, qui a été signée par toutes les puissances représentées. Cette convention n'a pas

(1) La France y était représentée par M. Georges Ripert, le Maître éminent de la Faculté de Droit de Paris, et par M. Henri Houpert, Directeur de l'Office de la Navigation Intérieure au Ministère des Travaux Publics.

encore été ratifiée par la France, mais un projet de loi a été déposé à cet effet (n° 1.053, Ch. des députés, 2^e session extraordinaire de 1932).

Les travaux de la Conférence ont eu trois objets bien distincts : 1° la nationalité des bateaux ; 2° l'immatriculation, la propriété, les hypothèques, les privilèges et l'exécution forcée ; 3° l'abordage.

Tous ces travaux intéressent le créancier à hypothèque fluviale, directement ou indirectement, mais ceux qui ont pour lui un intérêt primordial sont ceux qui ont trait directement à l'immatriculation, à la propriété, aux hypothèques, aux privilèges et à l'exécution forcée.

L'immatriculation est obligatoire pour tout bateau, y compris les dragues, d'un tonnage égal ou supérieur à vingt tonnes.

Elle est facultative, en ce sens que les Etats conservent la faculté de la permettre ou de la prescrire pour les bateaux d'un tonnage inférieur, pour les grues, les élévateurs flottants et autres engins analogues, pour les bateaux de plaisance.

Elle ne peut avoir lieu qu'en un seul pays et en un seul bureau.

Une procédure de transfert d'immatriculation d'un pays à un autre est organisée.

Les bateliers ont le choix du pays d'immatriculation, quand le bateau répond aux conditions de plusieurs pays. Toutefois les Etats se réservent le droit d'imposer l'immatriculation sur leurs registres à leurs ressortissants propriétaires du bateau pour plus de moitié.

Le transfert du droit de propriété et les effets de l'hypothèque sont régis par la loi du pays d'immatriculation.

Les privilèges susceptibles de primer l'hypothèque sont limitativement déterminé (voir ci-dessus, page 80).

La validité et les effets de la saisie conservatoire sont réglés par la loi du pays où elle a lieu.

La procédure d'exécution est régie par le pays où se trouve le bateau. Toutefois des mesures sont prises pour tenir les créanciers au courant de cette procédure d'exécution.

CONCLUSION

Arrivé au terme de cette étude, nous pouvons en tirer la conclusion suivante :

L'hypothèque fluviale est une hypothèque d'une nature spéciale. Elle diffère de l'hypothèque organisée par le Code Civil par sa source unique : la convention ; par sa forme, qui peut être sous seing privé ; par son objet : un meuble ; par le choix des fonctionnaires chargés d'assurer la publicité : les greffiers de certains tribunaux de commerce ; par la forme de sa publicité, qui est réelle et non personnelle ; par la forme de la mainlevée, qui peut être sous seing privé ; enfin par les avantages fiscaux accordés à la constitution et à l'extinction.

Elle n'est pas en réalité une innovation, puisqu'on a organisé avant elle à peu près les mêmes caractéristiques, l'hypothèque maritime, le nantissement des fonds de commerce, les warrants.

Elle constitue en quelque sorte une hypothèque perfectionnée, évoluée, mieux adaptée aux nécessités de notre époque, et bien qu'elle n'ait pas eu des débuts aussi brillants que ceux qu'on avait espérés, elle doit cependant conduire notre navigation fluviale vers un meilleur avenir.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
BIBLIOGRAPHIE	7
PRÉLIMINAIRES	9
a) <i>Les moyens de crédit dans la batellerie avant la loi du 5 juillet 1917.</i>	12
L'hypothèque du Code civil.	12
L'hypothèque maritime	13
La mise en gage.	15
Le nantissement de la loi de 1909	17
Les garanties du vendeur	18
b) <i>Organisation préalable nécessaire</i>	20
L'immatriculation : 1° ce qu'elle contient ; 2° bateaux auxquels elle s'applique ; 3° où se fait l'immatriculation ; 4° ses effets	21
La publicité des actes ou jugements translatifs, constitutifs ou déclaratifs.	27
PREMIÈRE PARTIE : <i>Constitution de l'hypothèque</i> :	
a) <i>Source</i> : uniquement la convention	31
b) <i>Forme</i> : acte sous seing privé suffisant ; avantages, inconvénients.	36
c) <i>Conditions</i> : application des règles du droit commun.	41
d) <i>Objet</i> : les bateaux de 20 tonneaux au minimum. L'hypothèque s'étend aux accessoires ; le fret n'est pas l'accessoire ; les bateaux en construction	46
2° PARTIE : <i>Publicité</i> :	
a) <i>Les Greffiers des tribunaux sont chargés de procéder aux inscriptions.</i>	53
b) <i>Greffes compétents.</i>	56
c) <i>Inscriptions</i> : 1° par qui elles sont requises ; 2° pièces à produire ; 3° arrêt des inscriptions	57
d) <i>Effets des inscriptions</i> : 1° opposabilité de l'hypothèque aux tiers ; 2° rang ; 3° durée	63
e) <i>Radiation</i> : 1° Volontaire ; conditions de forme ; acte sous seing privé suffisant ; conditions de fond : celles du droit commun ; 2° judiciaire : tribunal civil compétent.	68
3° PARTIE : <i>Effets de l'hypothèque</i> :	
a) <i>A l'égard du débiteur</i>	73
b) <i>A l'égard du créancier</i> : 1° droit de préférence, les créanciers privilégiés, hypothécaires et chirographaires ; 2° droit de suite	77

	Pages
4 ^e PARTIE : <i>Extinction de l'hypothèque :</i>	
1 ^o par voies accessoires ; 2 ^o par voies principales : perte du bateau, confiscation, purge	85
5 ^e PARTIE : <i>L'hypothèque dans ses rapports avec le greffe et l'enregistrement :</i>	
a) <i>Le greffe : les registres, les inscriptions, les radia- tions, les états</i>	95
b) <i>L'enregistrement, l'acte d'obligation, l'acte de main- levée</i>	101
6 ^e PARTIE : <i>Les résultats</i>	103
<i>Avantages de l'hypothèque fluviale, les risques : conflits de loi. La convention internationale de Genève.</i> . . .	103
CONCLUSION.	111

Vu :

Le Président de la Thèse,
GEORGES RIPERT.

Vu :

Le Doyen,
EDGARD ALLIX.

Vu et permis d'imprimer :
Le Recteur de l'Académie de Paris
S. CHARLÉTY.

